T.C.

SELÇUK ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TARİH ANABİLİM DALI

ORTAÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

ABBASİ DÖNEMİNDE HİNT OKYANUSU TİCARETİ

Ahmed Khider Elzain Babiker

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Danışman

Prof.Dr. Mustafa DEMİRCİ

KONYA 2020

الجمهورية التركية

جامعة سلجوق

معهد العلوم الأجتماعية

قسم التاريخ

تاريخ العصور الوسطى

تجارة المحيط الهندي في العصر العباسي

أحمد خضر الزين بابكر

رسالة ماجستير

المشرف

بروفيسور. د. مصطفى دميرجي

مدينة قونيا 2020



T. C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü



Bilimsel Etik Sayfası

	Adı Soyadı	Ahmed Khıder Elzain Babıker
	Numarası	154202021011
	Ana Bilim / Bilim Dalı	
	Programı	Tezli Yüksek Lisans ■ Doktora □
	Tezin Adı	Abbasi Döneminde Hint Okyanusu Ticareti

Bu tezin proje safhasından sonuçlanmasına kadarki bütün süreçlerde bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini, tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel kurallara uygun olarak atıf yapıldığını bildiririm.

Öğrencinin imzası

Ahmed



T. C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü



Yüksek Lisans Tezi Kabul Formu

Öğrencinin	Adı Soyadı	Ahmed Khider Elzain Babiker
	Numarası	154202021011
	Ana Bilim / Bilim Dalı	Tarih/Ortaçağ
	Programı	Tezli Yüksek Lisans ■ Doktora □
	Tez Danışmanı	Prof. Dr. Mustafa DEMİRCİ
	Tezin Adı	Abbasi Döneminde Hint Okyanusu Ticareti

Yukarıda adı geçen öğrenci tarafından hazırlanan ………………………………. başlıklı bu çalışma ……../……../…….. tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oybirliği/oyçokluğu ile başarılı bulunarak, jürimiz tarafından yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Unvanı, Adı Soyadı	Danışman/Üye	İmza
Prof. Dr. Mustafa DEMİRCİ	Danışman	
Doç. Dr. Mithat ESER	Üye	
Dr. Öğr. Üyesi Nihal ŞAHİN UTKU	Üye	

Not: Tezlerde **ıslak imzalı suretleri** yer almalıdır.



T. C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü



Öğrencinin		
	Adı Soyadı	Ahmed Khıder Elzaın Babıker
	Numarası	154202021011
	Ana Bilim / Bilim Dalı	Tarih Anabilim Dalı/ Ortaçağ Tarihi Bilim Dalı
	Programı	Tezli Yüksek Lisans ■ Doktora ☐
	Tez Danışmanı	Prof. Dr. Mustafa Demirci
	Tezin Adı	Abbasi Döneminde Hint Okyanusu Ticareti

ÖZET

Hint okyanusu eski çağlardan günümüze kadar ticarette önemli bir role sahip olan okyanuslardan biridir. Dünyanın birçok kıtasına uzanan coğrafi konumundan dolayı tarih boyunca Hint okyanusunun ticari rolü mevcut idi. Ayrıca ondan Kızıldeniz ve Basra körfezi de oluşmaktadır ki bu bölgelerin halkı ticari faaliyetlerde tecrübe sahibidir. Abbasi döneminde yaşam alanlarında toplumun gelişmesiyle en parlak dönemini yaşadı, medenileşti, ihtiyaçları da çeşitlendi. Abbasi hilafetinin Bağdat'a taşınmasıyla Basra körfezi ve güney doğu Asya'ya özel ilgi gösterildi. Uzak doğuya giden deniz yolu güvenliğini sağlamakta hilafetin katkısı açıktır. Bütün bunların, Abbasiler döneminde denizciliğin gelişmesine büyük bir katkısı oldu ki o dönemde uluslararası ticarette tam egemenliğe sahip olmuşlardı. Abbasiler denizcilik ve uluslararası ticaretle iştigal ettiler. Faaliyet alanları oldukça genişledi. Ummanlılar ve Siraflılar körfezde ve Hint sularında çalışan çok sayıda gemiye sahip oldular. Abbasi döneminde Müslüman tüccarların faaliyetleri körfezle sınırlı kalmadı. Faaliyetleri Çin denizi, Hindistan, Güneydoğu Afrika, Yemen, Kızıldeniz ve Habeşistan'a da ulaştı. Abbasilerin en önemli ekonomik kaynaklarından kontrol altına aldıkları büyük ticari güzergâhlardı. Bu ise körfez, Kızıldeniz ve Akdeniz güzergâhlarından gelen doğu ticaretini kontrol etmelerini sağladı. Ayrıca bu güzergâhların güvenliğini sağlayıp korudular.

Anahtar Kelimeler: *Abbasi Halifeliği, Abbâsiler, Hint okyanus, Müslüman tüccarlar.*



T. C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü



Öğrencinin		
	Adı Soyadı	Ahmed Khıder Elzaın Babıker
	Numarası	154202021011
	Ana Bilim / Bilim Dalı	Tarih Anabilim Dalı/ Ortaçağ Tarihi Bilim Dalı
	Programı	Tezli Yüksek Lisans ■ Doktora □
	Tez Danışmanı	Prof. Dr. Mustafa Demirci
	Tezin İngilizce Adı	Indian Ocean Trade in the Abbasid Period

SUMMARY

The Indian Ocean is one of the oceans that played an important role in trade, from ancient times to the present era. The Indian Ocean also had a large commercial activity throughout the historical ages, due to its geographical location if it extends to all continents in the world, as it was branching from the Red Sea and the Persian Gulf, whose peoples had great experience in commercial activity. The Indian Ocean was one of the most important places of commercial activity in the Abbasid era. The population diversity and productive activity found on its beaches and its differences from one region to another have had a great impact on the establishment of trade exchange between the Abbasid state and the countries of the Indian Ocean. The commercial activity reached its climax in the fourth century AH / 10th century AD. the Abbasid era was characterized by prosperity in matters of life. As a result of the development of society, its needs were civilized, and its needs multiplied. The Abbasid caliphate moved to Baghdad and the special interest that accompanied it in the Arab Gulf and Southeast Asia, and the trade shifted from the Red Sea to the Indian Ocean, in addition to the efforts of the rulers of the Abbasid state to secure the sea route to the Far East, All of this had a major impact on the development of navigation for the Abbasids on a large scale, as they had full control over international trade at the time. The Abbasids undertook shipping and international trade, and their activities expanded to an unprecedented degree. The Omanis and the Serafians (Iranians) owned many ships operating in the Indian Ocean. The activity of Muslim merchants in the Abbasid era did not stop in the Gulf, but their activities extended beyond it, as their activity reached the China Sea, India, neger, Yemen, Red Sea, and Abyssinia. The most important economic resources of the Abbasids were the major trading routes they controlled; these roads carried the eastern trade with its richness and great good. By studying the map of the Abbasid state in that era, we see that the three worldly trade routes stabilized their features after the end of the Umayyad era, and an active commercial movement began upon them. The Abbasid land and sea convoys flowed to the east. And dominated the trade of the East through the most important roads which had been controlled, the Gulf Road, the Red Sea, and the Mediterranean Road.

KeyWords: Abbasid Caliphate, *the Abbasids*, Indian Ocean, Muslim merchants.

فهرست الموضوعات

الموضـــوع **رقم الصفحة**

المقدمة

يعتبر العصر العباسي من أزهى عصور الدولة الاسلامية. حيث شهد تطوراً كبيراً في مختلف نواحي الحياة الفكرية والثقافية والأقتصادية. وقد ساهم الموقع الجغرافي في هذا الازدهار والتطور الذى شهدته الدولة العباسية فقد كانت أراضى الدولة العباسية الشاسعة ملتقى للطرق التجارية البرية والبحرية. كما أن القوة السياسية قد مكنت الدولة العباسية من السيطرة على التجارة في ذلك العصر مما ترتب عليه قيام نشاط تجاري واسع.

كان المحيط الهندي واحداً من أهم مواطن النشاط التجاري في العهد العباسي. وقد شكل التنوع السكاني والنشاط الانتاجي الموجود على شواطئه واختلافه من منطقة لاخرى. أثر كبير في قيام حركة التبادل التجاري بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي. وبلغ النشاط التجاري ذروته في القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي.

ساهم الاهتمام والرعاية من قبل الخلفاء العباسيين في تقدم وازدهار النشاط التجاري في القرن العاشر الميلادي خاصة بعد تأسيس مدينة بغداد، فقد عملوا على شق الطرق، وحفروا الابار. وشيدوا الخانات للتجار، وعملوا على تأمين طرق التجارة البرية والبحرية. وقد ترتب على ذلك أن أصبحت المدن العباسية على سواحل الحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر من أعظم المراكز التجارية. بل شكلت نقطة تجمع واتصال بين عالم تجارة البحر المتوسط وتجارة المحيط الهندي، وساهم في ذلك النشاط التجاري التجار المسلمين واليهود والنصارى بمختلف طوائفهم.

كما أن العلاقات التجارية بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي قد صاحبها عملية تأثير وتأثر في النواحي الاجتماعية والادبية والعلمية ومن هذا المنطلق جاء سبب أختيارنا لموضوع تجارة المحيط الهندي في العصر العباسي. وقد سبقت هذه الدراسة مجموعة من الدراسات التى تحدثت عن تجارة المحيط الهندي خلال العصر العباسي. وقد كان أهتمام أغلب تلك الدراسات على النشاط التجاري بين الهندي والدولة العباسية دون الاشارة الى دول المحيط الهندي الاخرى مثل الصين وشرق افريقيا.

لقد قسمت الدراسة الى مدخل، وثلاثة فصول، حيث شمل المدخل على تجارة المحيط الهندي قبل الاسلام وحتى نهاية العصر الأموى. وعن أهمية الموضوع وحددوه، والاساليب والتقنيات المتبعة في البحث. وعرض لاهم المصادر والمراجع التى أعتمدت عليها الدراسة.

تناول الفصل الأول النشاط التجاري في المحيط الهندي في العصر العباسي، وتضمن ثلاث مباحث، حيث تعرض المبحث الاول للعوامل المؤثرة في النشاط التجاري بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي، كما تناول المبحث الثاني الطرق والسفن التجارية، أما المبحث الثالث فقد تحدث عن المواني والمراكز التجارية في المحيط الهندي.

أما الفصل الثاني فقد جاء تحت عنوان التبادل التجاري بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي وطوائف التجار بها، وقد شمل على ثلاث مباحث، خصص المبحث الأول للحديث عن التبادل التجاري بين الدولة العباسية والهند والصين، وبين الدولة العباسية وشرق إفريقيا وأهم السلع الواردة الى الدولة العباسية

والصادرة منها، أما المبحث الثاني فقد أستعرض طريقة التعامل التجاري بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي، وأختتم المبحث بالوسائل المستخدمة في المعاملات التجارية، أما المبحث الثالث فقد أستعرض أصناف التجار، وطوائفهم وتحركاتهم.

أما الفصل الثالث والأخير فقد خصص لدراسة المؤاثرات الحضارية بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي، حيث شمل على مبحثين، أستعرض المبحث الاول الأثر الأديني والأدبي، وما تركته التجارة من أثار على انتشار الاسلام واللغة العربية في دول المحيط الهندي، كما تناول الفصل أيضا العلاقات الاجتماعية بين الطرفين، حيث تعرض الى التجمعات التى أنشاءها التجار العرب في كل من الهند والصين وشرق افريقيا، وأختتم البحث بالحديث عن أهم العلوم التى أخذها العرب عن الهنود.

وفي الختام ... لا يسعني إلا أن أتقدم بخالص الشكر والتقديرالى أستاذى المشرف على هذه الرسالة البروفيسور الدكتور/ مصطفى دميرجي، الذى فاض على من وافر علمه، وغزير خبرته، والذي لم يدَّخر جهداً في مساعدتي، فقد فتح لي مكتبه، كما هي عادته مع كل طلبة العلم، وكنت أجلس معه الساعات الطوال أقرأ عليه ولا يجد في ذلك حرجاً، وكان يحثّني على البحث، ويرغِّبني فيه، ويقوّي عزيمتي عليه فله من الله الأجر ومني كل تقدير حفظه الله ومتّعه بالصحة والعافية، كذلك شكري العميق الى كل الاساتذة في قسم تاريخ العصور الوسطى في كلية الاداب جامعة سلجوق، على ما بذلوه معى من جهد طوال فترة الدراسة، وما أحاطوني به من اهتمام وتوجيه.

أحمد خضر الزين بابكر قونيا 2020م

قائمة الرموز والاختصارات

التاريخ الهجري	هـ
التاريخ الميلادي	م
دون تاريخ	د ت
تاريخ الوفاة	ت
جزء	ج
مجلد	مج
عدد	ع
المرجع نفسه	م ن
مرج سابق	م س
صفحة	ص
Page	P

مدخل : المحيط الهندي منذ بداية الاسلام وحتى نهاية الدولة الاموية

I. جغرافية المحيط الهندي :

تسميته:

المحيط الهندي من المحيطات التى لعبت دوراً هاماً في التجارة منذ العصور القديمة وحتى الوقت الحاضر. وقد وردت تسمية المحيط الهندي متباينة في التراث الجغرافي ويعلل البيروني ذلك بقوله: "إن هذا البحر يسمى بإسم ما فيه أو ما يحاذيه"[1]. لذلك فهو يسمى البحر الهندي عند كل من: ابن رستة، والبكري، والحموى، والنويري، وابن الوردي[2]. في حين يسمى البحر الفارسى عند الاصطخري، وابن حوقل[3]، والبحر الحبشى عند المسعودي[4]. والبحر الصيني عند المقدسي[5]. كما يسمى البحر الشرقى عند ابن الجوزي[6].

مساحته:

يمتد المحيط الهندي من شرق الصين إلى البحر الأحمر. حيث يصل الى ثمانية ألاف ميل[7]. أما عرضه فهو متفاوت حيث يضيق في مكان ويتسع في مكان أخر[8].

وتبلغ مساحته حوالي 71 مليون كليومتر مربع وهو أصغر المحيطات الثلاثة الكبرى حيث يأتى بعد الهادي والاطلسي. ويكاد يأخذ شكل هندسي فتمثل القارة القطبية الجنوبية ضلعه الجنوبي، في حين يحده من الشمال شبه الجزيرة العربية وشبه جزيرة الهند، ويمثل ضلعه الشرقى مجموعة جزر أندونيسيا وقارة استراليا، ويمتد ضلعه الغربي بمحاذاة ساحل افريقيا الشرقي[9].

ينحصر بين خطى طول 40 غرباً و 110 شرقاً، وبين القارة القطبية الجنوبية ودائرة عرض 30 شمالا. واكبر مساحته قريبة من خط الاستواء مما يجعل مياهه دافئة صالحة للملاحة طول العام. ويبلغ عمقه

---

1 البيروني أبو الريحان محمد بن أحمد، تحقيق ما للهند مقولة مقبولة في العقل او مرذولة، حيدر أباد 1985، ص157.

2 ابن رسته أبوعلي أحمد بن عمر، الأعلاق النفيسة، ليدن 1891، ص83: البكري أبوعبيد الله بن عبدالعزيز الاندلسي، كتاب المسالك والممالك، مج1، تحقيق فان ليوفن وفيري، تونس 1992، ص 191. ياقوت الحموى شهاب الدين أبوعبدالله، معجم البلدان، بيروت 1995، ص345.

3 الاصطخري أبو اسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي، مسالك الممالك، ليدن 1967، ص 28: ابن حوقل أبوالقاسم النصيبي، صورة الأرض، ليدن 1967، ص 42.

4 المسعودي أبوالحسن على بن الحسين بن علي، التنبيه والاشراف، بيروت 1981، ص 46: المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق محمد محي الدين عبدالحميد، ج1، بيروت 1988، ص 150.

5 المقدسي محمد بن أحمد، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ليدن 1967، ص 12.

6 سبط بن الجوزي، مراة الزمان في تاريخ الأعيان، تحقيق إحسان عباس، بيروت – القاهرة 1985، ص 98.

7 ابن رستة، مصدر سابق، ص 83.

8 البكري، مصدر سابق، ص 191.

9 عبدالعزيز طريح شرف، جغرافية البحار، الإسكندرية 1995، ص 341.

حوالى 3873 متر[1]. وللمحيط الهندي بحار أهمها: بحر العرب وتفرعاته حيث تشتمل على (البحر الأحمر وخليج عدن والخليج العربي) وخليج البنغال، وبحر أرافورا الواقع بين شمال استراليا وجزر أندونيسيا[2].

وقد درج الجغرافيون والرحالة على تقسيمه الى مجموعة بحار معللين سبب هذا التقسيم أن لكل بحر ريحا وطعما ولونا وحيوانات ليست موجودة في البحر الأخر[3].

للمحيط الهندي ممرات كثير تتحكم بمداخله أهمها من الناحية الغربية، رأس الرجاء الصالح وقناة السويس وباب المندب ومضيق هرمز. واذا استثنيا الممر الاول فان بقية مضايقه في هذه الجهة تقع في اراضى الدولة الاسلامية وتعد مضايق ملقا أهم مضايقه من الناحية الشرقية[4].

ويستمد المحيط الهندي أهميته من غنى المناطق التى تحاذيه بثرواتها الزراعية والمعدنية، وهذا الموقع الجغرافي وسط ثراء عريض وحركة ملاحية طليقة طوال العام، جعلت من المحيط الهندي مركز احتكاك بشرى بتبادل حضاري سلمي، وتارة الى صدام مسلح، ويزخر التاريخ بوقائع تنافس الدول القريبة منه والبعيدة عنه للحصول على نصيب من هذا الثراء والاستحواذ على موضع قدم فيه[5].

يتفرع من المحيط الهندي خلجان أهمهما: البحر الأحمر والخليج العربي وقد كان لهما أثر بالغ ومهم في تجارة المحيط الهندي في الفترة الاسلامية، وسوف نقدم فيما يلى بعض التفاصيل عن هذين الممرين المائيين:

أولاً البحر الأحمر:

يسمى بحر القلزم نسبة الى مدينة القلزم (السويس حديثا)التى تقع على طرفه الشمالي[6]، إذ يبلغ طوله حوالي 1400- 1500 ميلا بحرياً، أما عرضه فهو متفاوت، حيث يتسع في مكان ويزيد في مكان أخر، ومن الاماكن التى يضيق فيها عند قناة السويس إذ يرى من بعض جنباته الجانب الأخر، وفي البحر الأحمر جبال غاطسة في الماء، مما جعل الملاحة فيه صعبة وخطرة، ومهما كان البحار ماهراً فإنه لا يستطيع سلوك هذا البحر الإ نهاراً[7].

ويصف حوراني البحر الأحمر وخاصة النصف الشمالي منه بأنه ينطوي على عقبات، مشيراً إلى الشعاب المرجانية الضخمة التي تحف كلا الساحلين، وتغوص إلى داخل البحر الأحمر، وتجنب الاصطدام بها يحتاج إلى مهارة وحنكة ودراية من أي ملاح، وكانت الملاحة صعبة أيضاً لهبوب الرياح الشمالية على

---

[1] علي محمد المياح، "العرب والمحيط الهندي في العصور الاسلامية الوسطى"، المجلة العلمي العربي، مج40، بغداد 1989، ص 235.
[2] عبدالعزيز طريح، مرجع سابق، ص 343.
[3] ابن رستة، مصدر سابق، ص 89، البكري، مصدر سابق، مج 1، ص 191.
[4] محمد على المياح، مقالة سابقة، ص 237.
[5] المرجع نفسه، 238.
[6] البكري، مصدر سابق، ج1، ص198: ناصر خسرو، سفر نامة، ترجمة يحي الخشاب، القاهرة 1993، ص 91.
[7] الاصطخري، مصدر سابق، ص 30: ابن حوقل، مصدر سابق، ص 46: المقدسى، مصدر سابق، ص 12.

الساحل الحجازي جنوباً طوال العام، مما أضطر عرب الجزيرة إلى اتخاذ طرق برية للقوافل محاذية للساحل الحجازي تجنباً لمواجهة أهوال البحر الأحمر[1].

وتهب عليه رياح موسمية دائمة شمالية وشرقية في فصل الصيف متجهة إلى الجنوب الغربي، وتهب في الشتاء من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي. لذا يفضل الملاحون الإبحار في فصل الصيف في الجزء الجنوبي من البحر الأحمر لتدفع هذه الرياح السفن إلى باب المندب، ومنه إلى المحيط الهندي. وفي الجزء الشمالي تكون العودة في فصل الشتاء ما بين شهري ديسمبر وفبراير، وقد اعتاد البحارة والتجار والمسافرون السفر في شهري أبريل ويونيو، والعودة من الجنوب شهري يناير وفبراير. فارتبطت الملاحة في البحر الأحمر بالمخاطرة في العصور الوسطي[2].

ثانياً: الخليج الفارسي أو الخليج العربي:

سمى الخليج الفارسي بهذا الأسم لانه يخرج ناحية فارس[3]، وهو عبارة عن كتلة مائية بين ايران وشبه الجزيرة العربية، ويبلغ طول هذا الخليج 1400 ميل وعرضه 500 ميل، وهو مثلث الشكل تقريبا يمتد أحد أضلاعه من البصرة إلى راس الجمحة، والضلع الاخر من البصرة إلى تيز ومكران، ويمتد الثالث من أول الجمحة على سطح البحر بطول 500 ميل[4].

وهناك أمر ينبغي توضيحه وهو اختلاف أهل الخليج حول تسميته، فبينما يسميه أهل الشاطئ الغربي والعرب الخليج العربي، يسميه أهل الشاطئ الشرقي الخليج الفارسي. وبخصوص هذا الموقف هناك حقيقتان:

الأولى : أن جل المصادر الإسلامية أطلقت على هذا الخليج اسم بحر فارس أو خليج فارس وقليل منها أطلق عليه بحر عمان أو غب عمان وقد أخذ الكتاب المسلمون التسمية الأولى وهي بحر فارس أو الخليج الفارسي عن الإغريق الذين لم يكونوا من أبناء المنطقة.

الثانية: أننا إذا نظرنا الآن أو قبل ذلك تجاه هذا الخليج وجدنا التأثير العربي واضحا على شاطئيه. وبصرف النظر عن الشاطئ الغربي للخليج وهو الذي يقع عليه الوطن العربي فإننا نجد أن معظم من يقطنون الشاطئ الفارسي ذوو أصول عربية أي أن الخليج بشاطئيه يكتسب الصيغة العربية.

---

1 جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، ترجمة يعقوب بكر، القاهرة 1958، ص 25.

2 الشريف محمد بن حسين الحارثي، الملاحة في البحر الأحمر (الساحل الحجازي) عبر التاريخ الإسلامي، السبت 11 نوفمبر 2011، http://m-alshareef.blogspot.com/

3 ابن رستة، مصدر سابق، ص 84.

4 البكري، مصدر سابق،ج 1، ص199.

II. تجارة المحيط الهندي قبل الاسلام وحتى نهاية العصر الأموي:

1- تجارة المحيط الهندي قبل الأسلام:

كان للمحيط الهندي دور تجاري عبر الصور التاريخية ويعود ذلك إلى موقعه الجغرافي. إذ يمتد إلى أغلب القارات في العالم. كما يتفرع منه البحر الأحمر والخليج الفارسي التى كان لشعوبها خبرة في النشاط التجاري حيث أستخدم المصريون البحر الأحمر للقيام برحلات متعددة إلى بلاد بنت وهى ساحل الصومال الحالي. وبعد نهاية الدولة الفرعونية أصبح الفنيقيون سادة التجارة في البحر الأحمر[1]. وعندما جاء الفرس وحدوا بين شواطئ الجانب الشرقي من البحر المتوسط وسواحل المحيط الهندي. كما استغل اليونانيون الوضع من الناحية الاقتصادية فوضع الاسكندر خطة للسيطرة على المياه الدافئة والتعرف على هذا البحر. وقد أستمر الاهتمام بهذا البحر الى عهد البطالمة[2].

أما بالنسبة للملاحة في الخليج الفارسي فقد قام الاسكندر المقدوني بأستئجار الفنيقيين للملاحة فيه واستيطان شواطئه. اما تجارة الخليج الفارسي في عهد الامبراطورية الرومانية فقد كانت بأيدي مدن صغيرة تقوم بدور الوسيط. فالمؤرخون والجغرافيون العرب في القرون لم يقدموا لنا الا القليل من المعلومات عن هذه الفترة السابقة لظهور الاسلام. فقد كان خليج البصرة يعج بالسفن البحرية التى كانت تختم رحلاتها التجارية عند مصب نهر الفرات، وحسب المعلومات التى أوردها لنا جورج حوراني نقلاً عن مصدر صيني (كانت هناك تجارة بحرية في القرن الخامس الميلادي بين الصين وكل من الهند وشرق افريقية وسوريا)[3].

يظهر أن العرب قبيل الاسلام كان يملكون سفنا في البحر الأحمر والخليج الفارسي. الا أن سفنهم لم تكن ضخمة، لهذا السبب لم تتمكن من مجابهة السفن اليونانية حين نزلت الى البحار، وقد كان للاحداث السياسية أثر بالغ في نشاط الملاحة في البحر الاحمر والمحيط الهندي في الامبراطورية الرومانية فعند حدوث الفتن والاضطرابات لم يكن باستطاعة أصحاب السفن التوغل في البحار البعيدة لعدم تمكنهم من حماية سفنهم وتجارهم[4].

أما الملاحة في البحر الأحمر والمحيط الهندي فقد أثرت الأوضاع السياسية غير المستقرة في الدولة البيزنطية فيهما. إذ لعب دوراً من عدم توسعها ولهذا اقتصر نشاطها على البحر الأحمر وعلى السواحل الأفريقية التى كانت علاقاتها حسنة مع البيزنطيين[5].

يورد لنا جورج حوراني معلومات مهمة عن تجارة المحيط الهندي في الربع الثاني من القرن السادس نقلاً المصادر البيزنطية فقد كانت سيلان هي مركز التجارة البحرية بين الصين والشرق الأدنى. فكانت سفن الصينين وسائر شعوب الشرق الاقصى تسير غرباً حتى سيلان، وكانت التجارة بين سيلان والمناطق الواقعة غربها في أيدى الفرس والأكسوميين. وكانت السفن اليونانية تصل حتى باب المندب. في

---

[1] جورج فضلو حوراني، مرجع سابق، ص 33.

[2] جواد على، المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام، ج 7، بيروت 1980، ص 267.

[3] جورج حوراني، مرجع سابق، ص 92.

[4] جواد علي، مرجع سابق، ج7، ص 370.

[5] المرجع السابق، ج7، ص 279: جورج حوراني، مرجع سابق، ص 100.

حين لم نسمع شيئاً عن الملاحة العربية في تلك الفترة على عكس النشاط التجاري للفرس في الخليج الفارسي وفي المحيط الهندي. فقد قام الساسانيون بنقل التجارة من الهند والصين وسيلان إلى الخليج الفارسي حتى لا يزاحمهم أحد ومنه إلى العراق او من الصين والهند إلى ايران. ثم إلى العراق وبلاد الشام لبيعها للبيزنطيين[1].

كانت هناك علاقات تجارية متميزة مع دول المشرق وشبه الجزيرة العربية وبلاد فارس. وهو ما تؤكده العديد من النصوص التاريخية، يقول ابن رستة: "كانت سفن البحر قبل الإسلام تجري من بلاد الهند فتدخل دجلة، حتى تأتي المدائن"[2]. ويؤكد الطبري ذلك في قول: "إن الأبلة كانت تسمى قبل الإسلام فرج الهند"، وهذا يعني أن العلاقات التجارية بين ميناء الأبلة والهند وثيقة إلى حد كبير[3].

وعليه فقد عرفت السلع التجارية الهندية في كل البلاد العربية ويعد لنا المباركفوري الهندي، أربعة أسواق هي الأكثر شهرة في بيع هذه السلع وهي: الأبلة، وصحار، وعدن، والجار[4].

2- تجارة المحيط الهندي في صدر الاسلام:

تعد التجارة ركن من أركان الحياة الاقتصادية لاي شعب من الشعوب، وعندما جاء الاسلام حث على التجارة وعلى الربح الحلال من خلالهما. والقران الكريم يعكس شعوراً بالبحر ينبط بالحياة ويمثل لنعم الله بإشارات عدة الى منافع البحروأخطاره قال تعالى : (وَهُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ النُّجُومَ لِتَهْتَدُوا بِهَا فِي ظُلُمَاتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ ۗقَدْ فَصَّلْنَا الْآيَاتِ لِقَوْمٍ يَعْلَمُونَ (97))[5]. كما جاء نبأ هذه المرحلة على لسان رسول الله صلى الله عليه وسلم في قوله: "عِصَابَتَانِ مِنْ أمَّتِي أَحْرَزَهمَا الله مِنْ النَّار، عِصَابَةٌ تَغْزو الْهِنْدَ، وَعِصَابَةٌ تَكون مَعَ عِيسَى بْنِ مَرْيَمَ عَلَيْهِمَا السَّلام"[6].

بهذا الحديث النبوي بشر رسول الله(صَلَّى اللهأ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ) المحاربين الذين يفتحون الهند واعتبرهم في درجة مساوية للمسلمين الطهار الذين سيقاتلون المسيح الدجال آخر الزمان. فأصبح فتح الهند ضمن آمال المسلمين وطموحاتهم المستقبلية لهذا كان الإصرار على فتح الهند متواصلاً من العهد الراشدي وإلى غاية العصر الأموي[7].

كانت قبيلة قريش في مكة على صلة وثيقة بالحبشة عبر البحر الأحمر، بدليل هجرة نفر من أوائل المسلمين الى الحبشة. ولم تكن لقبيلة قريش سفن خاصة بها، فقد عجزت عن مطاردة المهاجرين الى الحبشة. على عكس الساحل الشرقي للجزيرة العربية الذى كان يضج بالنشاط البحري في كل من البحرين وعمان. فإننا نجد العرب يشنون منها غارات عقب ظهور الاسلام، فقد كانت شواطئ المحيط الهندي تحت سيطرة المسلمين. ولهذا نجد في عصر ظهور الاسلام توسعاً تجارياً عظيماً في المحيط الهندي. فقد تطورت العلاقة

1 جواد علي، المرجع السابق، ج7، ص281.
2 ابن رستة ، مصدر سابق، ص 95.
3 الطبري أبي جعفر محمد بن جرير الطبري، تاريخ الرسل والملوك، ج3، تحقيق محمد ابو الفضل ابراهيم، القاهرة 1962، ص 347.
4 القاضي أطهر مباركفوري الهندي، العرب والهند منذ عهد الرسالة، ترجمة عبالعزيز عزت عبدالجليل، مصر 1973، ص 22،21، 27-31.
5 القرآن الكريم، سورة الأنعام، الآية 97، ومعنى هذا أن الملاحة على هدى النجوم كانت مألوفة
6 النسائي أبي عبدالرحمن أحمد بن شعيب، سنن النسائي بشرح الحافظ جلال الدين السيوطي وحاشية الامام الهندي، بيروت 1995، مج6، ص 43.
7 محمد نصر عبدالرحمن، الوجود العربي في الهند، في العصور الوسطى، القاهرة 2014، ص 15.

بين المناطق الاسلامية والهند، وبلغت مرحلة متميزة بفعل حركة الفتوح التي شملت إقليم السند منذ عهد الخلفاء الراشدين[1].

عقب ظهور الأسلام بقى أثر التجارة قليلاً لان هذه الفترة تمثل بداية دعوة، وفترة فتوحات اسلامية لنشر الدين. كما لا توجد هناك وثائق معاصرة تزودنا بمعلومات عن التجارة في القرن الأول الهجري. اذ ان اقدم ما وصل إلينا هو كتاب "التبصر في التجارة" الذى ألفه الجاحظ في القرن الثالث الهجري وأعتمد عليه الثعالبي وابن الفقيه. والسبب في عدم وجود كتب عن التجارة في هذه الفترة، هو انصراف جل اهتمام المؤرخين إلى الكتابة عن أعمال الجهاد والأحداث السياسية[2].

كان المسلمون كعادتهم قبل فتح أى بلد، يحاولون التعرف عليه، عبر حملات استطلاعية جغرافية كمرحلة أولى. ثم يقومون بغزوات متقطعة ليختبروا قوة عدوهم، وهذا ما فعلوه مع الهند في البداية[3]. بدأت الفكرة منذ عهد عمر ابن الخطاب رضى الله عنه، حيث خرج المسلمين قبل فتحهم بلاد فارس في حملات إستطلاعية من البحرين وعمان إلى بعض سواحل الهند على مقربة من ميناء كراجي الحالية وهذا ما يشيراليه المؤرخ البلاذري حين ولى عمر بن الخطاب عثمان بن العاص الثقفى البحرين وعمان سنة 15هـ/632م[4] .

يعتبر عثمان بن أبي العاص أول من حاول فتح السند من القادة المسلمين بهدف الاستطلاع والإستكشاف أولاً. فلم يكن هدفه الفتح في بادئ الأمر، لانه لا يمكن أن يقدم على هذه الخطوة دون موافقة عمر بن الخطاب حيث لا يمكن لقواته القليلة أن تقوم بالفتح[5].

أما بالنسبة للخليفة عثمان بن عفان رضى الله عنه 24-35هـ/643-654م، فقد كان أكثر استعداداً لإستكمال ما قام به عمر بن الخطاب، ليس بالنسبة للهند فقط ولكن حتى بالنسبة للمناطق الأخرى شرقاً وغرباً. وعندما فتح المسلمون العراق وفارس طلب عثمان بن عفان عامله على العراق عبد الله بن عامر بن كرَيْر أن يرسل الى الهند مستكشف لمعرفة احوالها، فأرسل عثمان بن العبدي، كمبعوث خاص في مهمة إستكشافية. وبعد أن فتح المسلمون إقليم سجستان كان موقعها مهما وإستراتيجياً بالنسبة للهند أصبحت سجستان قاعدة مهمة للحملات الإسلامية إلى بلاد الهند[6].

إستمرت محاولات فتح المسلمين لهذا الثغر في خلافة علي بن أبي طالب رضى الله عنه فيقول البلاذري: "فلما كان آخر سنة ثمان وثلاثين وأول سنة تسع وثلاثين في خلافة على ابن أبي طالب رضي الله

---

[1] جورج حوراني، مرجع سابق، ص 190؛ عصام الدين عبدالرؤوف الفقى، دراسات في تاريخ الدولة العباسية، القاهرة 2001، ص 13.

[2] صالح أحمد العلي، التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في القرن الأول الهجري، بيروت 1969، ص 235.

[3] طه ندا، فصول في تاريخ الحضارة الإسلامية د م ن، 1997 م، ص 175.

[4] البلاذري ابي العباس أحمد بن يحي بن جابر، فتوح البلدان، تحقيق عبد الله أنيس الطّباع، بيروت، 1987م، ص 438،:أحمد شلبي، التاريخ الاسلامي والحضارة الاسلامية، القاهرة 1969، 138.

[5] محمد شيت خطاب، الهند قبل الفتح الإسلامي وفي أيامه، د م ن 1990، ص 81،80.

[6] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 15.

عنه توجه إلى ذلك الثغر الحارث بن مرة العبدي متطوعا بإذن من على بن ابي طالب، وانتصر وحصل على الكثير من الغنائم، وقتل ومن معه بأرض القيقان[1]، وكان ذلك في سنة 42هـ"[2].

كل هذه الحملات السابقة الذكر كانت فقط استكشافية لم تتعدى السواحل الغربية والحدود الشمالية الغربية. وهو يظهر من المناطق التي سبق وذكرناها ولم تتوغل في داخل شبه القارة الهندية، كما أثرت في هذه الحملات العوامل الجغرافية وكذلك السياسية التي مرت بها الخلافة الراشدة خاصة في فترتها الأخيرة[3].

على الرغم من أن المناطق التى فتحت خلال العصر الراشدي وبداية الدولة الأموية لم تكن قد نمت وتطورت لتصبح مراكز تجارية مزدهرة، إلا أن الأمويين أفلحوا في السيطرة على المشاكل السياسية إبان عهد الخليفة عبدالملك بن مروان ووجهوا نشاطهم نحوالأهتمام بالشؤون المالية كتعريب النقود وسكها وأنصرفت الجهود نحو النشاط التجاري[4].

يرجح جورج حوراني أن العصر الأموى شهد رحلات تجارية قام بها تجار عرب إلى الصين. وأن هؤلاء العرب ورثوا التجارة عن الساسانيين. ويرجع الفضل في قيام تجارة بحرية في هذه الفترة من التاريخ إلى اتحاد العالم الإسلامي كله من الأندلس الى السند تحت حكم الدولة الأموية[5]. كما أن الأمويين بذلوا جهوداً كبيرة من أجل حماية طرق التجارة البحرية من قراصنة البحر، حيث يذكر البلاذري أن الحجاج بن يوسف أمر بتسيير حملة إلى الديبل وهو موطن قراصنة البحر الذين سنتحدث عنهم لاحقاً وذلك عندما تعرض القراصنة الى سفينة فيها نساء مسلمات فاستغاثت امراة بالحجاج فلبى الحجاج نداء هذه المرأة. كما أدى أنتعاش الطرق البحرية والنهرية وذلك بسبب زيادة الطلب على الواردات في الدولة الأموية، وظهر هذا الطلب نتيجة للاستقرار الذى أعقب عملية الفتوحات الاسلامية. مما أدى الى انتعاش الحركة التجارية في سائر أراضي الدولة الأموية[6].

لقد ورد في هذه الفترة ذكر تاجر عربي من عمان اشترك مع عدد من التجار في الرحلة إلى الصين مستهدفاً نقل شحنة من الأخشاب[7]. كما تسجل أيضا الكتابات المتأخرة نقلاً عن مصادرمعلوماتية وثيقة رحلة تاجر الى الصين حوالى منتصف القرن الثامن، كان يدعى أبوعبيدة، ويرجع أصله إلى عمان وقد أشترى بعض خشب الند[8]. كما تقول الروايات إنه قبل سقوط الخلافة الأموية، فر بعض الشيعة من خراسان امام الاضطهاد الذى كانوا يتعرضوا له على أيد الأمويين، وأقاموا في جزيرة بأحد أنهار الصين، تجاه أحد الموانئ، وكانت هذه الجالية تشتغل بالوساطة في التجارة بين أهل الصين والبلدان الاخرى[9].

---

[1] أرض القيقان: هى من بلاد السند مما يلى خرسان، أنظر البلاذري، مصدر سابق ، ص 367.

[2] البلاذري، مصدر سابق، ص 607 ، 608 ، أحمد شلبي، مرجع سابق، ص 137: محمد إسماعيل الندوي، تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية، بيروت، د ت، ص 37.

[3] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 16.

[4] لبيد إبراهيم أحمد، "التجارة في العصر الأموى"، المورخ العلمي، العدد 4، 1993، ص 1993.

[5] جورج حوراني، مرجع سابق، 190، 191: عادل محي الدين الالوسى، تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا، العراق 1984، ص 36.

[6] البلاذري، مصدر سابق، ص 423-424.

[7] السيد عبدالعزيز سالم، "التجارة البحرية في صدر الاسلام"، مؤتمر دراسات تاريخ شرق الجزيرة العربية، قطر 1976، ج1، ص409.

[8] Timothy Power, “The Abbasid Indian Ocean trade”, Sindbæk & A. Trakadas (eds.) The World in the Viking Age. Roskilde 2014, pp. 46.

[9] جورج حوراني، مرجع سابق، ص 194- 195.

كان لفتح إقليم السند أثر بالغ في تحول العلاقات التجارية خاصة البحرية بين موانئ الدولة الأموية المطلة على المحيط الهندي وموانئ شبه القارة الهندية، ليبلغ أوجه ابتداء من النصف الثاني للقرن الثاني الهجري إلى غاية القرن الخامس الهجري. وقد ساهم أيضا هذا النشاط المتزايد في تدفق أنواع جديدة من البضائع إلى موانئ الخليج العربي ومنها إلى كافة أرجاء العالم الإسلامي[1].

كانت أهم الموانئ على عهد النبي صلى الله عليه وسلم والخلفاء الراشدين وبداية الدولة الأموية والتى لعبت دوراً مميزاً في تجارة المحيط الهندي: ميناء الشعبية الذى يقع على مسافة نحو أربعين ميلا إلى الجنوب من جدة وهو من أقدم الموانئ بالحجاز. وقد أورد البكري ان سفينة دفعتها الأمواج للشعبية، فاستعانت بها قريش في تجديد سقف الكعبة[2]. كما كان هناك ميناء الجار الذى يمثل الميناء الرئيسى للمدينة المنورة، حيث كانت تأتى اليه السفن من أرض الحبشة ومصر وعدن والصين وبلاد الهند[3]. وكذلك ميناء جدة الذى أصبح الميناء الرئيس لمكة في العصر الراشدي. وظهرت أهميته عندما أتخذته الدولة الاموية كميناء رئيسى حولت اليه شحنات القمح المصري، وأصبحت تقوم بهذا الدور طيلة العصر الأموي[4].

ومن هنا يلاحظ أن معظم النشاط التجاري كان عبر البحر الأحمر، وأن منطقة الخليج العربي ظلت تشهد مرحلة أنكماش واضحة والسبب في ذلك أن موقع السلطة المركزية كان في المدينة ومكة خلال فترة الخلفاء الراشدين، وفي بلاد الشام خلال عهد الأمويين، مما جعل معظم النشاط التجاري يتركز على البحر الأحمر[5].

من أهم المنتجات التى أستوردها المسلمون في هذه الفترة من الصين والهند الحرير والعود، والمسك، والدارصيني (القرفة)، والصندل، والكافور، والقرنفل، والأبنوس، والثياب، والياقوت، والماس. ومن شرق افريقيا الذهب، والأبنوس. ولابد أن السلع الكمالية المستوردة من الهند وغيرها قد ضعفت على أثر الفتح الإسلامي، لأن المسلمين في تلك الفترة كانوا أكثر طلباً للأسلحة والسلع الضرورية منها إلى السلع الكمالية[6].

III. أهمية الموضوع وحدوده

إن العصر العباسي كان واحداً من أزهى عصور الدولة الاسلامية، فمنذ عهد النبي صلى الله عليه وسلم أهتم المسلمين بالتجارة وقد حث الإسلام على التجارة والكسب الحلال. وفي القران الكريم الكثير من الايات التى تحث على التجارة التى كانت من أهم الأسباب التى شجعت على اقامة العلاقات التجارية بين المسلمين والشعوب الأخرى.

عندما قامت الدولة العباسية في العراق سنة 132هـ 749م، أهتم الخلفاء العباسيين بالتجارة وشجعوا التجار على القيام بالرحلات التجارية البرية والبحرية الى البلدان الأجنبية وخاصة بلدان الشرق الاقصى

---

1 محمد اسماعيل الندوى، مرجع سابق، ص 18.
2 البكري، معجم ما استعجم من اسماء البلاد والمواضع، تحقيق: مصطفى السقا، بيروت 1983، ج3، ص802.
3 ابن حوقل، صورة الارض، ص 31.
4 المقدسي، مصدر سابق، ص97.
5 لبيد ابراهيم أحمد، مكانة الخليج العربي التجارية ومصادرها خلال العصور الوسطى، مجلة التاريخ العربي، ع 24، 1984، ص 23-24.
6 صالح أحمد العلي، مرجع سابق، ص259-260.

(الهند والصين) وشرق افريقيا. وقد بلغت تجارة المحيط الهندي قمتها خلال العصر العباسي خلال القرنين الثالث والرابع الهجريين / التاسع والعاشر الميلاديين. وعمل التجار المسلمين على نقل السلع من والى دول المحيط الهندي عبر المراكز والموانئ التجارية التى أنتشرت على طول المحيط الهندي. وكانت الانشطة التجارية للمسلمين في المحيط الهندي ذات أهمية كبيرة لانها أثرت الى حد كبير في تغير أقتصادات بلدان أوروبا الغربية والشرق الأوسط. كما أن عملية التأثير والتأثر في المجالات الثقافية والحضارية الاجتماعية أعطت أهمية كبرى لدراسة هذا الموضوع. كما أن أغلب الدراسات التى تحدثت عن التجارة في المحيط الهندي جهلت الدور الذى لعبه التجار المسلمين في نشر الاسلام في دول المحيط الهندي، وما ترتب عليه من أثار أقتصادية وإجتماعية خلال العصر العباسي.

يغطى موضوع البحث الأحداث التى وقعت منذ ظهور العباسيين كقوة سياسية، والدور الذى لعبه العباسيين في تجارة المحيط الهندي.

IV. التقنيات والاساليب المتبعة في البحث

خلال دراستنا لموضوع تجارة المحيط الهندي في العصر العباسي أعتمادنا على المناهج الاتية:

المنهج الوصفى: في تتبع الأحداث والوقائع التاريخية التى عاصرت البحث، والتى كان لها علاقة مباشرة في النشاط التجاري في المحيط الهندي خلال العصر العباسي، والتى تمثلت في وصف المجال الجغرافي للمحيط الهندي، والعوامل المؤثرة في النشاط التجاري، ووصفاً للطرق والسفن التجارية في المحيط الهندي، كذلك أهم الموانئ والسلع المتبادل بين دول المحيط الهندي، الى الجانب وصفاً لاهم المؤاثرات الحضارية بين دول المحيط والدولة العباسية.

المنهج التحليلي: القائم على تحليل البيانات التى تم جمعها من خلال المصادر التى تؤرخ لتلك الفترة.

في بداية الأمر تم إجراء مسح على المصادر والمراجع حول الموضوع، وكذلك المصادر التى تؤرخ لتلك الفترة. كما تم الاستفادة من الدراسات السابقة التى تناولت نفس الموضوع وكذلك الدراسات ذات العلاقة بموضوع البحث. وقد تم عرض كل المصادر والمراجع والدوريات المستخدمة في كتابة البحث في الحواشي وفي قائمة المصادر والمراجع.

V. أهم المصادر والمراجع

A. المصادر

1. المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجوهر

اسمه أبوالحسن علي بن الحسين بن علي، وهو من أصل مغربي، ولد ببغداد سنة 287هـ/897م[1]. يعتبر كتابه مروج الذهب من أهم المصادر التى أعتمدنا عليها في دراستنا. وقد جمع في كتابه الكثير من المعلومات عن والحقائق التاريخية والجغرافية. وهو من أشهر الجغرافيين والرحالة في القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي. قدم لنا وصفاً قيماً عن تجارة المحيط الهندي خلال مشاهداته الشخصية ومعايشته للاحداث في شرق افريقيا، والهند وسواحل الجزيرة العربية. وتعتبرالمعلومات التى قدمها لنا المسعودي على درجة عالية من الاهمية لانه شاهد الاحداث بنفسه. كما أنه سافر عبر المحيط الهندي وقدم لنا وصفاً عن المحيط وحيواناته والظواهر الجغرافية، والشعوب التى تقطن على جنبات المحيط[2].

استعرض المسعودي في كتابه تضاريس الهند كالمرتفعات الجبلية، والأنهار، والجزر، وأورد أسماء مدن هندية عديدة. كما تناول الحياة السياسية في الهند، من حيث نشأة النظام الملكي، وقيام الدويلات والممالك وأسماء بعض ممالك الهند. كما أستفدنا من المسعودي في البحث بمعلومات اقتصادية ممتازة جمعها بنفسه، فقد تحدث عن الإنتاج الزراعي في الهند والمعادن في شرق افريقيا. وعدّد أسماء الكثير من حيوانات الهند وطيورها. كما تحدث عن الصناعة في الهند. وعن الحركة التجارية وأهم صادرات الهند[3].

زار المسعودي كافة أنحاء العالم تقريباً، ذلك أنه عاش في عصر تجزئة الدولة العباسية، وسيطرة العناصر الأجنبية على الخلفاء، فرأى أن يرحل بعيدًا عن هذه الاضطرابات بحثًا عن الهدوء، ورغبة في الاطلاع على أخبار الأمم والبلدان. فزار بلاد فارس والهند وسرنديب (سيلان)، ورافق التجار إلى بحار الصين، كما زار السودان وسواحل إفريقيا الشرقية، ورحل إلى أقاليم بحر قزوين وآسيا الصغرى، وبلاد الشام وفلسطين، ومصر. لذا اتصفت معلوماته بالدقة والشمول، لأنه جمعها بنفسه[4].

هناك بعض المآخذ على المسعودي، منها أنه لا يتوفر في كتابه مروج الذهب حسن الترتيب، كما أننا نلاحظ عليه الاهتمام الزائد بالأمور الغريبة العجيبة، حتى إن القارئ للكتاب لا يستطيع التمييز بين الأمور الأسطورية والحقائق التاريخية[5].

---

1 الخربوطلي، علي حسني، المسعودي، دار المعارف، القاهرة، 1980 م، ص 26-27.
2 الخربوطلي، مرجع سابق، 1980 م، ص
3 زياد جابر، صورة الهند عند المؤرخين المسلمين دراسة في الأوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية حتى نهاية القرن الخامس الهجري، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين 2009، ص 42 -45.
4 Casim Avcı, “Mes‘udî, Ali B. Hüseyin” mad., *DİA,* C. 29, Ankara 2004, s. 353.
5 المرجع السابق، ص 354.

2. ابن خرداذبة كتاب المسالك والممالك

ابن خرداذبة هو أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت 300هـ/912). وهو من أوائل الجغرافيين المسلمين. كان من بين المقربين للبلاط العباسي في بغداد، حيث كان على علاقة جيدة بالخليفة العباسي المعتصم بالله (892-870م)[1].

أن أهم عمل لابن خرداذبة هو كتابه المسالك والممالك. وبسبب هذا الكتاب نال لقب أب الجغرافيين المسلمين، تناول فيه الكاتب وصفاً للطرق والمسالك التى كانت تربط ما بين الاقاليم والممالك خاصة التى تربط اسيا بأوروبا في الفترة التى عاش فيها وهي (القرن الثامن الهجري / الثامن الميلادي)، كما تناول المحطات البرية والبحرية محدداً المسافات لتى تفصل بين البلدان أو بين تلك المحطات، وقدم لنا معلومات عن الطرق والمسالك في الشرق الاقصى الهند والصين. ومن المعروف أن ابن خرداذبة أستخدم السجلات الخاصة بالفترة الساسانية كمصدر، وربما لم يجد صعوبة في الوصول الى هذه السجلات لانه كان يشرف على البريد والاتصالات في كل من بغداد وسامراء[2].

3- ابن رستة كتاب الاعلاق النفيسة

هو أبوعلي أحمد بن عمر(ت 300هـ/913م)، أصله من أصفهان هنالك القليل من المعلومات عن حياته. والمعروف أنه ذهب من أصفهان الى الحجاز في عام 290هـ/903م، ويعد ابن رستة أحد علماء الجغرافيا في المدرسة العراقية. يعتبر هذا الكتاب موسوعة تاريخية جغرافية نادرة. اكمل كتابته في الفترة مابين 290-300هـ/903-913م، تناول فيه وصفا تفصيليا للمدن والممالك التى نزل بها. والطرق المؤدية لها حيث وصف الطرق المؤدية الى اصفها وبغداد، وقد قدم لنا وصفاً جغرافياً للهند والمحيط الهندي[3].

4- الإصطخري، المسالك والممالك

هو أبو إسحاق ابراهيم بن محمد الإصطخري الفارسي المعروف بالكرخي (ت 340هـ/951م). هو واحد من ممثلي الفترة الكلاسيكية للجغرافيين الاسلاميين والذين بقيت أعمالهم حتى يومنا هذا. لاتوجد معلومات عن حياته لكن يتفق الباحثون على أنه من منطقة اصطخر في ايران. عاش في النصف الأول من القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي، وقد قدم لنا معلومات قيمة عن وصف البلدان، وخاصة البلدان الاسلأمية، وبعض المدن الهندية والبحار والطرق[4].

وقد قدم لنا لأول مرة وصف لإقاليم المدن، حيث عدد الجبال والانهار. وقدم لنا معلومات عن أعداد السكان في المناطق التى زارها.

---

[1] Sayyid Maqbul Ahmad, "İbn Hurdâzbih" mad., DİA, C. 20, Ankara 1999, s. 78.

[2] مصطفى الحاج إبراهيم، "ابن خرداذبة"، الموسوعة العربية العالمية، المجلد الثامن، ص779.

[3] Sayyid Maqbul Ahmad, "İbn Rüste" mad., DİA, C. 20, Ankara 1999, s. 254-253.

[4] Marina Tolmacheva, "İstahrî" mad., DİA, C. 23, İstanbul 2001, s. 203-205.

5- سليمان التاجر، أخبار الهند والصين

يعد من أوائل الكتب العربية التي تصف الطرق البحرية. حيث أنه يصف رحلة بحرية قام بها من سيراف الى الصين عبر المحيط الهندي في القرن الثالث الهجري. وتميز الكتاب بأسلوب متميز في وصف الأحداث التي مرت بها الرحلة، والكتاب يقدم وصفا للرحلة البحرية، وكذلك يقدم وصفا بعض المظاهر الاجتماعية والسياسية ومظاهر الطبيعة في كل من الصين والهند. والكتاب كانت له أهمية كبيرة، كما يقدم لنا معلومات عن السلع والبضائع، وكيفية بيعها وشرائها، ويتناول حركة التجارة بين السكان. وقد قدم لنا وصفاً مهمة للطريق التجاري بين الخليج العربي والصين وذكر لنا المسافات بين الموانئ.

كما قدم لنا وصفاً دقيقا لمينا خانفو في الصين، الذى يعتبر أهم مركز تجاري بها، كما وصف السفن الصادرة الواردة وتعرضها لغزو القراصنة أو تعطلها في الموانئ البعيدة أو تعرضها للرياح الشديدة. ويعد سليمان التاجر دون منازع أول من قدم وصفاً قيماً للطريق التجاري البحري الذى يربط منطقة الخليج العربي بالهند والصين، بالاضافة الى ذلك رصد لنا الظواهر والعجائب الفلكية البحرية التى شاهدها في طريقه الى الصين منها ظاهرة المد والجزر، كما وصف لنا عادات أهل الصين.

6- المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الاقاليم

هو أبوشمس الدين أبو عبدالله محمد بن أحمد بن أبي بكر البناء الشامي المقدسي(ت 390هـ/1000م)، ولد في بيت المقدس حوالي 335هـ/946م، أمضى أكثر من عشرين عاماً في التجوال بين مناطق العالم الاسلامي. يعتبر كتاب أحسن التقاسيم في معرفة الاقاليم من أحسن ما الف في الجغرافية. حيث تناول في الكتاب وصفاً للاقاليم وصفاً طبيعيا وبشرياً واقتصادياً بشكل تفصيلي. تميز أسلوبه بالسرد أحياناً، وبالتحليل تارة والنقد والتمحيص تارة أخرى. ركز على وصف البحار والمحيطات والانهار وعدد من الجزر خاصة في المحيط الهندي. كما وصف العواصم والبلدان المشهورة وذكر خيراتها[1].

B. المراجع

1- محمد نصر عبدالرحمن، الوجود العربي في الهن في العصور الوسطى

قدم لنا الدكتور محمد نصرت عبدالرحمن هذه الدراسة التى تعتبر من افضل الدراسات التى قدمت عن الوجود العربي في الهند في العصر الحديث، وقد أشتملت هذه الدراسة على ثلاثة فصول، تناول في الفصل الاول العلاقات السياسية بين الدولة العباسية والهند حتى ظهور الغزنوين، والامارات المستقلة، اما الفصل الثاني فقد تحدث عن العلاقات الاجتماعية والاقتصادية بين الدولة العباسية والهند، وقد تطرق لاهم الطرق التجارية، والسلع وطوائف التجار خلال تلك الفترة، كم تحدث عن العلاقات الاجتماعية، وفي الفصل الاخير تحدث عن العلاقات الثقافية وانتشار الاسلام في الهند.

1 Marina Tolmacheva, “Makdisî, Muhammed B. Ahmed” mad., DİA, C. 27, Ankara 2003, s. 431-432.

2- جورج حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي خلال العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى

استفدنا منه أستفادة كبيرة خاصة فيما يخص الطرق التجارية قبل الاسلام، والوجود الاسلامي في المحيط الهندي في العصر الاسلامي، وعن الطرق التجارية في عهد الخلافة في سواحل الجزيرة العربية وأفريقية كما قدم لنا معلومات عن صناعة السفن في العصور الوسطى. قدم لنا جورج حوراني معلومات عن صناعة السفن في العصور الوسطى في المحيط الهندي على درجة عالية من الأهمية، فقد وصف لنا كل اجزاء السفينة والمواد المستخدمة في صناعتها، لكنه لم يذكر لنا أنواع واسماء السفن التى كانت سائدة في ذلك العصر.

3- شوقي عبدالغني عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الاسلامية

من المراجع المهمة لدراسة تاريخ النشاط التجاري في المحيط الهندي، حيث تحدث عن القوى البحرية في المحيط الهندي، كما قدما لنا معلومات عن الطرق الملاحية في المحيط الهندي، وسفن المحيط الهندي وأهم المراكز والموانئ التجارية وطريقة التعامل في تلك المواني، وقدم لنا وصفا مفصلا عن أهم السلع التجارية المتداولة بين بلدن المحيط الهندي وعن طوائف التجار.

ولكتابه أهمية أخرى حيث وصف لنا التجار وطوائفهم لكنه ركز جل اهتمامه على التجار الكارمية الذين كان نشاطهم في العصر المملوكي، لكنه قدم لنا معلومات على قدر عالية من الأهمية حينما تحدث عن المنتجات والسلع.

الفصل الأول

النشاط التجاري في المحيط الهندي في العصر العباسي

المبحث الأول: العوامل المؤثرة في النشاط التجاري بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي

أولاً: أثر العباسيين في التجارة الدولية

أصبحت للتجارة مكانة رفيعة عند المسلمين لأنه تمثل أفضل انواع الكسب. وبالتالي أولوها الاهتمام البالغ والعناية الخاصة، وخاصة من قبل الملوك والأمراء المسلمين في مختلف العصور الإسلامية، الذين كانوا يساهمون من قريب أو من بعيد في تنشيط وترقية التجارة في الداخل والخارج. بل كانوا متتبعين باهتمام لجل الأنشطة الاقتصادية والتجارية، فسهروا على تنظيمها ورعايتها وإزالة صعابها. ولم يكن هذا الاهتمام وليد القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي وإنما كا ن سائداً من قبل، فقد كانت الخلافة العباسية تسهر على تنظيم التجارة ورعايتها وتذليل الصعاب أمامها، فقامت بإنشاء الطرق التي تربط بينها وبين بقية الأمصار لتسهيل التبادل التجاري. فحفرت الآبار أمام الطرقات، وخاصة أمام القوافل التجارية[1].

اتسم العهد العباسي بالازدهار في أمور الحياة نتيجة لتطور المجتمع وتمدنت وتعددت حاجاته، فقد انتقلت الخلافة العباسية إلى بغداد وما رافقها من اهتمام خاص بالخليج العربي وجنوب شرقي آسيا، وتحول التجارة من البحر الأحمر إلى الخليج العربي والمحيط الهندي، وجهود الخلافة الواضحة في تأمين الطريق البحري الواصل إلى الشرق الأقصى، كل ذلك كان له أثر كبير في تطور الملاحة عند العباسيين بشكل واسع إذ أصبحت لهم السيادة الكاملة على التجارة الدولية آنذاك.

بعد انتشار الاسلام والامن في الشرق الاوسط على يد المسلمين تحولت التجارة تدريجياً من البحر الأحمرالى طريق خليج البصرة. فازدهرت أهمية هذا الطريق نظرا لكونه أقصر وأقل تكلفة وليس فيه جزر مرجانية كالبحر الاحمر.

اتسع نطاق الرحلات التى قام بها التجار المسلمين مع بلاد الهند والصين في العصر العباسي حتى صارت المناطق الساحلية الشمالية والغربية للهند امتداداً جغرافياً لشواطئ خليج البصرة ومما ساعد على نشاط الرحلات التجارية اهتمام العباسسين ببلاد الهند نفسها. كما دفع الخليفة المنصور النشاط التجاري نحو بلاد الهند ووسع حدود دولته نحو الأقاليم الهندية ونشر الاسلام فيها، وصحب هذه التوسعات نشاط بحري تجاري عظيم[2].

---

[1] حسن إبراهيم حسن :تاريخ الإسلام، بيروت 1964م، ج2 ، ص311 .

[2] سليمان ابراهيم العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، القاهرة 1972، ص 148.

كانت السيطرة على خليج البصرة قبل الاسلام للقوى الفارسية ولكن تغير الوضع بعد ظهور الاسلام نتيجة لتحول المنطقة للإسلام وامتداد حركة الفتوحات الإسلامية إلى بلاد الهند وغيرها من المناطق الاسيوية، مما أدى إلى زيادة خبرة العرب في المجالات البحرية. وقد لعبت قبائل الازد العمانية دوراً كبيراً في حركة التجارة ليس فقط في شط العرب وعمان بل في سيراف وبقية موانئ الساحل الفارسي وازدادت أهمية خليج البصرة، والسواحل المحيطة به بعد انتقال مركز الخلافة في العصر العباسي من الشام إلى العراق. والواقع أن هذا الانتقال لم يكن عفوياً وذلك لأن كل البوادر كانت تشير إلى انتقال الأهمية التجارية من البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر إلى خليج البصرة والطرق البحرية والبرية الواصلة إليه والمتفرعة عنه كما شهد العصر ازدهاراً زراعياً في بلاد السواد[1]، والأقاليم الشرقية في الوقت الذي ضعفت فيه الأقاليم الغربية زراعيا. ان هذه الظاهرة كانت دافعا للعباسيين إلى الاهتمام بخليج البصرة لتأمين طرق التجارة الدولية وضمان سيطرة الدولة القوية ببسط نفوذها على مناطق الخليج[2].

وقد قام العباسيين بأعمال الملاحة والتجارة الدولية، واتسع نطاق نشاطهم الى درجة لا نظير لها. وامتلك العمانيون والسيرافيون كثيراً من السفن العاملة في الخليج والمياه الهندية، ويؤكد ذلك ما ذكره المسعودى من أن أصحاب المراكب والتجار كانوا من العمانيين والسيرافيين وهم عرب من الأزد. وقد ركب المسعودي البحر بنفسه أكثر من مرة سواء من صحار أو من سيراف وأشار الى الجاليات الاسلامية الكبيرة التى شاهدها في كثير من المناطق ومنها مدينة صيمور الهندية[3].

ولم يتوقف نشاط التجار المسلمين في العصر العباسي في الخليج فقط، وإنما امتد نشاطهم الى خارجه، حيث وصل نشاطهم الى بحر الصين، والهند، والزنج، واليمن، والبحر الأحمر، والحبشة. بل إن بعض التجار كانت لهم سفن خاصة بهم مثل أبوبكر بن عمر السيرافي[4]، وأحمد بن عبدالصمد، ومحمد بن الريدوم السيرافي، وجوهر بن أحمد المعروف بابن سيرة[5].

كما تخصص كثير من التجار في التعامل مع بعض الموانئ، وفي أنواع كثيرة من السلع وأشارت المصادر الى بعضهم مثل يزيد العمُاني، ومحمد العمُاني، وجعفر بن راشد المعروف بابن لاكيس أحد تجار الذهب المعروفين[6].

كانت أهم الموارد الاقتصادية للعباسسين هي الطرق التجارية الكبرى التى سيطروا عليها. وكانت هذه الطرق تحمل التجارة الشرقية بثرائها وخيرها العميم والناظر إلى خريطة الدولة العباسية على عهدهم يرى أن طرق التجارة العاليمة الثلاث قد استقرت معالمها بعد انتهاء عصر الفتوح زمن الامويين وبدأت

---

[1] **سواد العراق** هو اسم أطلقه الفاتحون المسلمون على الأراضي الزراعية التي تقع جنوب بلاد النهرين، على أطراف دجلة والفرات وما بينهما.
[2] محمد عبدالعال، دور الخليج في حركة التجارة البحرية في العصر العباسي الاول، د ت؟، ص 103.
[3] المسعودي، مروج الذهب، ح1، 122-126.
[4] ابن حوقل، مرجع سابق، ص 138.
[5] المسعودي ، مرجع سابق، ج1، ص 123.
[6] بزرك بن شهريار، كتاب عجائب الهند بره وبحره وجزائره، ليدن 1886، ص 105.

عليها حركة تجارية نشطة، وتدفقت قوافل العباسيين البرية والبحرية الى الشرق. وأصبحت تتحكم في تجارة الشرق عبر أهم طرق كانت تتحكم فيها، طريق الخليج والبحر الأحمر وطريق الأبيض المتوسط [1].

ونهض العباسيون منذ مطلع عصرهم الأول بمهمة التنسيق بين تلك الطرق التجارية الرئيسية الثلاثة ليدعموا النشاط الاقتصادي لدولتهم لذلك أصبحت الأرض التى تحيط بالدولة العباسية حلقة اتصال بين غرب اسيا وشرق افريقيا وشرق البحر المتوسط[2].

كما قام الخليفة العباسي المعتضد بالعديد من الإصلاحات خلال القرن الثالث الهجري / الثامن الميلادي. وقد شملت هذه الإصلاحات جوانب عديدة في الدولة و أتت بثمارها في المجال الاقتصادي والاجتماعي مما أدى إلى إنعاش الحياة الاقتصادية و الاجتماعية وانعكست بشكل إيجابي على النشاط التجاري. ومن بين هذه الإصلاحات، أنّه أصدر تعليمات بإلغاء الضرائب و الرسوم (المكوس) التي تضر بالمجتمع وتخالف تعاليم الإسلام. واستطاع بفضل سياسته التقشفية الحكيمة أن يوفر أموالاً كثيرة لبيت المال[3].

ثانياً:اسباب ازدهار تجارة المحيط الهندي في العصر العباسي:

ازدهرت تجارة المحيط الهندي في العصر العباسي، ويرجع الفضل في قيام تجارة بحرية واسعة بين موانئ الدولة العباسية والهند والصين مع بداية القرن الثاني الهجري إلى قيام الدولة العباسية، التي امتدت من الأندلس غرباً الى السند شرقاً (257-132هـ/750-870)[4]. لذلك اكتسبت موانئ الدولة العباسية أهمية كبيرة في الحركة التجارية القادمة عبر المحيط الهندي وأصبحت تتحكم في طرق التجارة العالمية. ويرجع ازدهار حركة التجارة في منطقة المحيط الهندي في العصر العباسي إلى عدة عوامل أهمها:

1- العامل السياسي :

تمثل في جهود الخلفاء العباسيين والملوك الهنود بتسهيل طرق التجارة، حيث عملوا على بناء الابار والمحطات والخانات التى يتردد عليها التجار في طريق القوافل البرية المرتبطة بالموانئ لتسهيل الحركة التجارية[5]. كما أنشأت العديد من الطرق التجارية التى تربط المراكز التجارية بالموانئ، فقد أنشأ الخليفة العباسي المعتصم طريق تمر فيه التجارة الواردة من البصرة و سماه (طريق الخليج)[6].

كان لإنشاء مدينة بغداد واتخاذها عاصمة أثراً كبيرا في ازدهار التجارة في بلاد الهند. فعلى عكس الأمويين الذين وجهوا اهتمامهم ناحية الروم، وسعوا لبسط نفوذهم على البحر المتوسط، نجد العباسيين قد أولوا اهتماما بالمشرق، واتخذوا بغداد عاصمة لهم، وقد شكلت التجارة محور سياستهم الاقتصادية. لذلك

---

1 العسكري، مرجع سابق، ص 67.
2 العسكري، المرجع السابق، ص 68.
3 أبو الفرج عبد الرحمان بن علي بن محمد بن الجوزي، المنتظم في تاريخ الأمم، دراسة و تحقيق عبد القادر عطا و مصطفى عبد القادر عطا، راجعه وصححه نعيم زرزور، ط2 ، دار الكتب العلمية، بيروت 1995م، ج11، ص 324.
4 حوراني، مرجع سابق، ص 190.
5 أمينة بيطار، تاريخ العصر العباسي، دمشق 1997، ص368.
6 فينوس ميثم علي، " دور الخلافة العباسية في تقوية النشاط التجاري مع القارة الهندية وتطويره، مجلة التراث العلمي، ع1، 2012، ص300.

حرصوا على تحويل طرق التجارة العاليمة من سواحل الشام الى العراق. وبذلك نشطت تجارة المحيط الهندي، وازدهرت موانئ البصرة وسيراف والديبل، ونشطت (عملية الاستيراد والتصدير) بشكل كبيرة جدا[1].

أصبحت بغداد قوة جديدة جعلت الخليج الفارسي محط أنظار التجار من كل مكان، فلأول مرة أرتبطت عاصمة الدولة الاسلامية مباشرة بطرق مع الخليج الفارسي والمحيط الهندي عبر نهر دجلة والفرات. ولعل النص الذى أورده الطبري عن إنشاء المنصور لعاصمته الجديدة بغداد عام (146هـ/763م) يؤكد هذا الرأي حيث يقول: " هذه دجلة، ليس بيننا وبين الصين شئ"[2].

كما قام العباسيون بتحصين الموانئ والثغور بالمراصد والمدن بالأسوار وبناء أبراج تطل على الموانئ يجلس فيها شخص يشرف على خروج السفن ودخولها. كما بنيت المنارات البحرية التى يستدل بها البحارة بالليل خاصة في خليج البصرة. كل هذه الإجراءات كان لها الأثر البعيد في تنشيط حركة التجارة الداخلية والخارجية خاصة مع الهند [3].

قام الخلفاء بتأسيس بعض المراكز التجارية على الساحل الغربي والشرقي من بلاد الهند. وبالتالي أصبح للتجار وكلاء تجاريين في بعض المدن الهندية كالمنصورة والديبل، والملتان وجنوب بلاد السند وحتى في المدن الواقعة على الساحل الغربي لبلاد الهند[4]. كما عمل العباسيون بتشجيع حرية التجارة فقد عرف العباسيون أن سبب عَرْقلة تجارة الخليج العربي قبل الاسلام الصراع بين الروم والفرس على احتكار تجارة هذا الطريق، لذلك عندما جاء العباسيون عملوا على مبدأ حرية التجارة كنتيجة من نتاج التطور الذى طرأ على المجتمع في الدولة الإسلامية. إذ حرص العباسيون على اتباع مبدأ المساواة بين جميع رعاياهم من العرب والأجناس الأخرى، حيث رفع العباسيون كل القيود عن نقل السلع من الميادين الزراعية والصناعية إلى مراكز التجارة في الخليج العربي وتركت السلطات العباسية أسعار السلع لقانون العرض والطلب ولم تتدخل في التسعير، إلا في حالات الضرورة، وفي نطاق المواد الغذائية فقط. وقد ساهم ذلك كله في علو المكانة الاجتماعية للتجار[5].

كما قام الخلفاء العباسيون بتكوين لجنة لمراقبة السفن، وفحص البضائع الاتية من الخارج حيث كانت تتعرض للتفتيش الدقيق خوفاً من أن تكون مخلوطة مع مواد أخرى قد تسبب ضرراً على الصحة العامة[6]. كما كانوا يحولون السفن الحربية إلى تجارية في أوقات الحاجة[7]. كما قام ملوك الهند أيضا بمنح تسهيلات تجارية عظيمة للتجار حيث تمتعوا بحرية التجارة في الموانئ الهندية المهمة حتى صار لهم جاليات كبيرة

---

1 عادل محي الدين، مرجع سابق، ص 33.
2 الطبري، مصدر سابق، ج7، ص 614، الالوسى، مرجع سابق، ص 34: محمد نصر عبدالرحمن ، مرجع سابق، ص 117.
3 أمينة بيطار، مرجع سابق، ص368.
4 ابن حوقل، مرجع سابق، ص 50.
5 صالح العلي، مرجع سابق، ص 263.
6 فينوس ميثم علي، دور الخلافة في تقوية النشاط التجاري مع القارة الهندي، مجلة التراث العربي، ع 1، 2012، ص301.
7 عبدالحكيم عنتاب الكعبي، "العوامل المؤثرة في نمو وتطور تجارة البصرة ، مجلة دراسات البصرة، العدد19، 2005، ص 175.

على ساحل الهند، وتمكنوا من ممارسة شعائرهم الدينية في طمانينة، وحرية كاملة حيث سمح لهم ملوك الهند بإقامة المساجد وكان لهذه المعاملة أثر في زيادة محبتهم للهنود ورغبتهم في الإقامة والاستقرار[1].

2- العامل الدبلوماسي:

مما تجدر الإشارة إليه أنه من جملة ما اهتم به الخلفاء العباسيون لتوطيد العلاقات الخارجية مع الصين والهند وبلدان المشرق ارسال السفراء والبعثات الدبلوماسية. ولقد بادلهم ملوك الهند وبلدان المشرق البعثات السياسية ووقفوا منها على أخبار الدولة العباسية ونظامها السياسي والاقتصادي والديني، ولقد بدأ التبادل الدبلوماسي بين العرب والصين منذ زمن الدولة الأموية، وعندما قامت الدولة العباسية واصل الخلفاء العباسيون إيفاد السفارات الى الصين وبلدان المشرق[2].

كان للخلفاء العباسيين علاقات دبلوماسية مع الهند، على أساس المنافع والمصالح المشتركة التي تربط بينهما، وخاصة التجارية. وكانت عملية تبادل السفارات والوفود وسيلة لتقوية وتوثيق هذه العلاقات وضمان استمرارها[3].

ويعد أبوجعفر المنصور (136-158هـ/753 - 774م) من أوائل الخلفاء العباسيين الذين أرسلوا سفراء الى ملك الصين، وكانوا محملين بالهدايا النادرة والنفيسة، وثلاثون جواداً. ثم تلاحقت بعد ذلك السفارات العربية الى الصين حيث بلغ عددها في العصر العباسي الاول حوالي خمسة عشرة سفارة، كان الهدف الرئيسي منها تعمق الصلات وتوثيق الروابط الساسية بين العرب وأهل الصين[4].

فى عهد الخليفة المهدي 158-169هـ/774-758م، ارسل إلى ملوك الهند سفراء يدعوهم إلى الإسلام، نتيجة لذلك أسلم منهم خمسة عشر ملكاً، وكان من بينهم ملك يقال له "مهراج". كما أن هذه السفارات تعددت بين الدولة العباسية وملوك الهند في عهد الخليفة هارون الرشيد، حيث أرسل ملك الهند سفيرا إلى الخليفة هارون الرشيد محملا بالهدايا التي كانت عبارة عن سيوف وثياب هندية، وقد استقبل الخليفة هذا السفير في حفل كبير وبعد انتهاء المقابلة حمله هدايا إلى ملك الهند[5]، حيث ذكر صاحب كتاب الذخائر والتحف القاضي الرشيد بن الزبير: (أهدى بعض ملوك الهند إلى الرشيد بالله هدايا جليلة في جملتها قضيب زمرد أطول من الذراع. على رأسه تمثال طائر من ياقوت أحمر)[6].

في عهد الخليفة المأمون 198-218هـ/813-833م كثرت الرسل بين الطرفين، وهي تحمل الكتب والهدايا، حيث أرسل ملك الهند سفيراً يحمل هدية للخليفة ومعه كتاب[7]، وكان رد الخليفة المأمون على رسالته بإرسال رسول يحمل رسالة وهدايا إلى دهمى ملك الهند. يذكر القاضي الرشيد بن الزبير: (كتب

---

[1] محمود أحمد قمر، دور البحرين في الملاحة والتجارة الاسلامية من صدر الاسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، عين للدراسات والبحوث، د م ن، 1997، ص 72.

[2] حسين على المسري، تجارة العراق في العصر العباسي، ص 253.

[3] حسن فاضل زعين، العلاقات السياسة الخارجية، حضارة العراق، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1985م، ص 357.

[4] فيصل السامر، السفارات العربية الى الصين، ص 355.

[5] حسن فاضل، المرجع السابق، ص 358.

[6] القاضي الرشيد بن الزبير،الذخائر والتحف، تحقيق محمد حميد الله، دار التراث العربي، الكويت 1959، ص 20.

[7] ابن دحية الكلب، النبراس في تاريخ خلفاء بنى العباس، تحقيق: مديحة الشرقاوى، بورسعيد 2001م، ص 52.

دهمي ملك الهند الى عبدالله المأمون بالله مع هدية أهداها إليه: "بسم الله الرحمن الرحيم من دهمي ملك الهند. وصاحب بيت الذهب وأركان الياقوت. وفرش البدر. الذي قصره مبنى من العود الرطب الذي إذا ختم عليه قبل الصورة قبول الشمع، والذي توجد رائحة قصره من عشرة فراسخ. والذى في خزانته ألف تاج من الجوهر لألف أب كانوا له ذهبوا...). هذا جزء من رسالة طويلة بعثها إلى الخليفة المأمون مع هدايا كثيرة[1].

ساعد نفوذ الدولة السياسي على حرية الحركة التجارية مع البلاد الخارجية، وعلى حماية التجار، حيث سيطر العباسيون على طرق التجارة الدولية الثلاثة: البرية عبر اسيا، والبحرية عبر الخليج العربي والبحر الأحمر والمحيط الهندي. وأصبحوا سادة التجارة الدولية منذ القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي[2].

3- العامل الديني:

بعد مجيء الإسلام و تشييد صرح الحضارة الإسلامية، عرفت التجارة وضعاً جديدا و تطورا منقطع النظير، في ظل تعاليم الدين الإسلامي السامية، بحيث أولى الإسلام التجارة اهتماما كبيراً وأفرد لها عناية خاصة، والدليل على ذلك أن الفقهاء والعلماء و منهم الأئمة الأربعة قد خصصوا لها بابا واسعا خاصا بها يشمل كل المسائل والفتاوى المتعلقة بها، سموه باب البيوع أو التجارات، بل حتى كتب الحديث، والتي فيها جميع أقوال وأفعال ومعاملات النبي صلى الله عليه وسلم، وما تفحصنا واحدا منها إلا وجدنا حظ البيوع أو التجارات فيها كبير. كما ساعدت الفتوحات الى جانب التجار في نشر الاسلام ، وشهدت الفتوح أعظم فترة لها في عهد الوليد بن عبدالملك في العهد الاموى[3]. واستمرت حتى العهد العباسي، ففى عهد الخليفة المنصور وعهد المهدي والمأمون سيطر العباسيون على البلاد الواقعة بين كابل وكشمير والملتان، وجميع الموانئ الهامة بين الهند والخليج الفارسي. مما ادى الى انتشار الاسلام في مناطق جديدة في بلاد السند، وزيادة معرفة العرب بالهنود[4].

4- العامل الجغرافي:

يعتبر الموقع الجغرافي للدولة العباسية، وبلاد الشرق الأقصى وشرق إفريقيا ذا أهمية بالغة حيث كان له دور كبير قي نشأة الاقتصادية بينهما. فضلا على أنه كان عاملا رئيسياً في ازدهار الحركة التجارية بصورة مكثفة ودائمة بينهما منذ القدم. كما كان انسجام ذلك الموقع في امتداده عبر دول المحيط الهندي عاملا جامعا لشعوب تلك المناطق وسبيلا من سبل التواصل والاتصال بينها. فأهمية الشرق الاقصى وشرق إفريقيا تكمن في كونهما تتمتعان بموقع استراتيجي إقتصادي هام، إذ تتمتعان بموارد اقتصادية كبيرة[5].

1 فينوس ميثم، مرجع سابق، ص 297؛ القاضي الرشيد بن الزبير، مصدر سابق، ص 22، 23.
2 الألوسي، مرجع سابق، ص 37.
3 الندوى، مرجع سابق، ص 39.
4 الفقي، مرجع سابق، ص 57 .
5 سيجريد هونكة، فضل العرب على أوروبا، ترجمة: فؤاد حسنين علي، القاهرة 1964، ص22، 23.

ترتبط اراضى الدولة العباسية ارتباطا وثيقاً بالمحيط الهندي، حيث تطل الاراضى العباسية بسواحل طويلة على المحيط الهندي، وعلى ما يتفرع من المحيط الهندي من خلجان وبحار لاسيما بحر العرب والبحر الأحمر والخليج الفارسي. مما أدى إلى انتشار الكثير من المراكز والمدن التجارية على ساحل المحيط[1].

كما كان الموقع الجغرافي للدولة العباسية من بين أهم العوامل التى ساعدت على تطور التجارة الداخلية والخارجية، فقد كانت الدولة العباسية جسر تواصل بين إيران والهند واواسط اسيا والصين والجزيرة العربية والشام ومصر وأوربا[2].

كما أن الموقع الجغرافي للعالم الإسلامي، فإنّه و لا شك ذا أهمية بالغة، التوسطه وامتداد رقعته في القارات الثلاث من المحيط الأطلسي حتى مشارف الهند و الصين، كما أنه يسيطر على أكبر مجالين اقتصاديين في الشرق الأدنى و البحر المتوسط و يربط بينهما، مما جعل الدولة العباسية تتحكم أكثر في التجارة الإقليمية والعالمية، فكانت آثار ذلك واضحة في كل من الهند و الصين و جزر جاوة وسواحل إفريقيا الشرقية بما في ذلك الحبشة وأواسط إفريقيا[3].

تقع الهند في جنوب القارة الآسيوية، وتشكل شبه قارة مستقّلة، بل شبه جزيرة، بين بحر العرب غربا وخليج البنغال شرقًا. و كلاهما متفرعان عن المحيط الهندي و تنتهي جنوبا عند رأس كمرون. وبمضيق بلك الذي يفصلها عن سيريلانكا، يحدها شمالاً النيبال والتبت، وكشمير، وباكستان، سيريلانكا[4].

بينما تقع الصين في نصف الكرة الأرضية الشمالي، كل أراضيها بما فيها البحار والجزر شمال خط الاستواء، حيث تمتد حدود الصين شرقًا من مصب نهر بالو "Palu River" الواقع على الحدود بين الصين و كوريا، ثم تتاخم كوريا، روسيا، منغوليا، قازاقستان، قرغيستان، طاجيكستان، أفغانستان، باكستان، الهند، النيبال، وميانمار، فيتنام، وغيرها من خمسة عشرة دولة[5].

عبر أراضي الدولة العباسية كانت تمر كبريات الطرق البرية والبحرية التي كانت تجمع أجزاء عالم العصر الوسيط. وفيها كانت تتلاقى أوروبا وأسيا وإفريقيا عند ملتقى طرقاتها. لقد ساهم هذا التقارب الجغرافي بين العالم الإسلامي ومنطقتي الشرق الأقصى وشرق أفريقيا في تقوية العلاقات بينهما ترتب عليه تعاون اقتصادي كبير جداً بين الطرفين.

كما ساعدت العوامل الجغرافية على نشاط حركة الملاحة والتجارة بين منطقة الخليج العربي وساحل إفريقيا الشرقي لأن الرياح الموسمية التي تهب في منطقة المحيط الهندي تمكن السفن الشراعية من القيام برحلتين منتظمتين في السنة بأقل جهد. ففي فصل الخريف تدفعها الرياح الموسمية في اتجاه جنوبي غربي، فتخرج من خليج عمان الى المحيط الهندي ثم تسير بمحاذاة الساحل الإفريقي الذي يتجه إلى الجنوب الغربي.

---

[1] المياح، مرجع سابق، ص 238.
[2] عبدالعزيز الدوري ، تاريخ العراق الاقتصادي، بيروت 1995، ص 137.
[3] أنور الرفاعي، النظم الاسلامية، دار الفكر المعاصر، بيروت 1998، ص 264.
[4] يحيى شامي، موسوعة المدن الإسلامية، دار الفكر العربي، بيروت 1993، ص 347.
[5] جودة حسنين جودة، جغرافية العالم القديم الإقلبمبة، منشأة المعارف بالإسكندرية 1998، ص 696.

وفي فصل الربيع تدفعها الرياح الموسمية في اتجاه شمالي شرقي يسهل على السفن العودة إلى قواعدها في في شبه الجزيرة العربية[1].

5- العامل الاجتماعي والاقتصادي:

كان بناء مدينة بغداد من أهم عوامل ازدهار التجارة بالعراق، فعم الرخاء وأزدهرت حياة الناس، وارتبط بازدهار التجارة التطور الديمغرافي والعمراني السريع للمدن العباسية مما ادى الى بروز حاجات جديدة تتطلبها حياة الناس، وخاصة الطبقة الغنية منهم فشجع الخلفاء التجار بطلباتهم الكثيرة على البضائع التى يجلبونها من الهند والصين وشرق إفريقيا[2].

كان لبناء مدينة بغداد حدثا هاماً في تاريخ العلاقات التجارية بين الهند والدولة العباسية. فقد تدفقت سلع تجارة الشرق إلى بغداد، حتى صارت في فترة وجيزة عاصمة الدنيا وقلب العالم في العصور الوسطي[3]. وحصلت الدولة العباسية على ارباح طائلة من عائدات سلع الهند الغنية، وقد أشار الى هذه الأمية ادم متز بقوله: "وكانت التجارة الاسلامية أبهة الاسلام، وكانت سفن المسلمين تجوب كل البحار والبلاد، وأخذت تجارة المسلمين المكان الاول في التجارة العاليمة"[4].

بلغت التجارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي مبلغاً عظيماً وذلك نظراً لتحكمها في البضائع السمينة التى يحملها التجار المسلمون من الهند والصين وسواحل شرق افريقيا. كما كانت للتجارة دور كبير في انعاش الحركة الاقتصادية في العالم الإسلامي على الرغم من التغّير السياسي الذى طرأ على المجتمع الاسلامي وما صحبه من أزمات في شتى المجالات. الا أن ذلك لم يمنع من تطور حضاري وأجتماعي ملموس ادى الى نقل المجتمع من مرحلة الى مرحلة أخرى أكثر تطوراً تطلبت تلك المرحلة كثيراً من السلع التي باتت ضرورية[5].

من جانب آخر، فقد عرفت العلاقات التجارية بين الهند والعالم الإسلامي انتعاشاً وتطوراً كبيرين منذ ظهور الإسلام في القرن السابع الميلادي حتّى القرن الرابع عشر الميلادي. ويمكن أن نسمّي هذه الفترة بالعصر الذهبي لهذه العلاقات[6].

لقد ساهم في تطوير وتقوية هذه العلاقات استقرار هو التجمعات السكانية التى كونها العرب على سواحل الهند وشرق إفريقيا. ففي الهند أثمر أنتشرت المراكز والتجمعات العربية في شبه القارة الهندية في ساحل المليبار، وساحل كجرات، جزيرة سيلان، والسند. ولاشك ان الهجرات العربية للهند ارتبطت بالعديد من العوامل السياسية والايديولوجية والإقتصادية[7] .

---

[1] بدر الدين بدر النصار، رحلة السيد الحسن بن أحمد الحمى لشرق إفريقيا في القرن السابع عشر وظروفها التاريخية، د ت، 1975، ص 9.
[2] هايد، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ترجمة أحمد محمد رضاء، القاهرة 1985، ج1، ص 43،42.
[3] اليعقوبي أحمد بن أبي يعقوب، البلدان، ليدن 1891، ص 234.
[4] أدم متز، الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبدالهادي أبوريدة، القاهرة 1967، ص 365.
[5] ادم متز، مرجع سابق، ص 365.
[6] مقبول السيد، العلاقات العربية الهندية، ترجمة نقولا زيادة، الدارالمتحدة للطباعة والنشر، 1974، ص 119.
[7] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 133.

كما ارتبط بإزدهار التجارة تبدل النظرة الاجتماعية الى التجار من الازدراء الى الاحترام، وذلك نتيجة لتنوع وزيادة متطلبات المجتمع الحضاري المزدهر للبضائع الضرورية، فصار للتجار مكانة اجتماعية ونفوذ في سياسة الدولة في العهد العباسي[1].

كما ساهم في تقوية العلاقات أيضا هو استقرار عدد من الجاليات الهندية في أراضي الدولة العباسية. حيث كان العديد من الهنود المهاجرين يقيمون في القرى والمدن ويشتغلون في شتى الحرف والمهن بل كانوا يشاركون العرب في حياتهم وتجارتهم وفي الفصل الأخير سنتحدث عنهم بتفصيل أكثر عند الحديث عن عملية التأثير والتأثر[2].

مثل ما استقر التجار العرب في سواحل الهند فعلوا نفس الأمر في سواحل شرق إفريقيا التي كانت غنية بمواردها وخيراتها الوفيرة مما شجع التجار على الاستقرار فيها. وقد ساعدت مجموعة من العوامل والأسباب التجار على الاستقرار في سواحل شرق افريقيا. ومن هذه الأسباب اعتدال المناخ بالنسبة لمناخ بلادهم. كذلك غنى الساحل الإفريقي بالسلع التي يحتاجونها. بالإضافة إلى قرب السواحل الشرقية لإفريقيا من أراضي الدولة العباسية[3].

وأدى هذا التلاحم بين المسلمين وشعوب المحيط الهندي إلى انتقال العديد من الكلمات العربية إلى لغات تلك الشعوب. والعديد من التأثيرات في مجال العلوم والأدب. وهذا ما سنتعرف عليه في الفصول اللاحقة.

6- دور المؤسسات المالية والمصرفية:

كان للصرافين دورهام في تسليف التجار وفي تنشيط معاملاتهم التجارية، بل أننا نجد التعامل التجاري في بعض الموانئ كالبصرة، يتم عن طريق الصرافين الذين يسددون الحسابات بين التجار، دون اضطراراهم إلى الدفع المباشر في كل صفقة تجارية. كما لعبت معاملات الائتمان دورا كبيرا في التجارة، وظهرت مؤسسات مصرية تقوم بدور البنوك كما العصر الحالي، ومن هذه بيوت الجهابذة[4]، الذين خدموا التجارة كما دعموا اقتصاد الدولة في بعض الفترات[5]. وإذا كان الإسلام يحرم الربا وأخذ الفائدة في النقد على المسلمين فإن أهل الذمة تولوا ذلك، هذا بالإضافة إلى اللجوء إلى بعض المخارج والحيل الفقهية لتيسير بعض أنواع التعامل التجاري[6].

---

1 فاروق عمر فوزي، مرجع سابق، 201.
2 المباكفوري، مرجع سابق، 45.
3 محمد عبدالله النقيرة، انتشار الاسلام في شرق افريقية ومناهضة الغرب له، الرياض دت، ص 25.
4 الجهابذة، جمع جهبذ: وهو الخبير المالي (صاحب راس المال) يتعامل مع التجار في الايداع والتسليف . أنظر خولة الدجيلي، بيت المال نشاته وتطوره من القرن الاول الهجري وحتى القرن الرابع، بغداد 1976، ص 157،158.
5 عبدالحكيم الرفاعي، الأقتصاد السياسي، ج1، القاهرة 1938، ص 569.
6 الألوسى، مرجع سابق، ص 31.

كما كان للائتمان دور مهم في التجارة، إذ أنه يوفر المال للتجار عند الحاجة، ويهيئ الطريق للتجار من أجل تشغيل رأس المال الزائد كما أنه ساهم في توسيع النشاط التجاري. وكان التعامل بالائتمان شائع في الفعاليات التجارية وخاصة البعيدة الأختلاف الاوضاع العامة ولتحاشي أخطار الطرق[1].

في الفصول اللاحقة سنفرد الحديث عن هذه المؤسسات بصورة أكثر تفصيلاً.

[1] الدوري، مرجع سابق، ص 150.

المبحث الثاني : الطرق والسفن التجارية

أولاً: الطرق الملاحية في المحيط الهندي

في العصر الراشدي والأموي لم تكن هنالك كتب تتحدث عن وصف الطرق التجارية، لأن المسلمين في تلك الفترة كانوا مهتمين بأخبار الجهاد والفتوحات الإسلامية. وعندما جاء العباسيون كانت عملية الفتوحات قد انتهت، وحدث استقرار في الدولة العباسية، لذلك اهتم الخلفاء العباسيون بالجوانب الاقتصادية وخصوصا التجارة. فبرز العديد من المؤرخين والرحالة اهتموا بوصف الطرق التجارية البرية والبحرية في العصر العباسي مثل: ابن خرداذبة (ت 300هـ -912م) في كتابه المسالك والممالك، وسليمان التاجر (237ه-851) في كتابه أخبار الصين والهند.

وإذا ألقينا نظرة على العلاقات التجارية بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي، نجد أهم ملامحها تتمثل في الطرق البحرية التى ربطت بين الطرفين، والصعوبات التى أعاقت سبل تلك الطرق، والجهود التى بذلتها السلطات الحاكمة لتشجيع تلك العلاقات[1].

I. طريق الخليج العربي إلى الشرق الأقصى

مع التنوع الطبوغرافي الذى شكلته منظومة الجوار الجغرافي بين الدولة العباسية والهند، ظهرت العديد من الطرق التى ربطت بين الجانبين سواء كانت طرق بحرية أو برية، البعض منها يجعل من الصين محطة لوصوله مروراً بالهند، والأخرى تنتهي بالهند رأساً[2].

في هذا الصدد نسترشد ببعض شهود العيان الذين سلكوا تلك الطرق. وأهمهم تاجر فارسي يدعى سليمان قام بالترحال من العراق إلى الصين مروراً بالهند، ووصف تلك الرحلة وصفاً دقيقاً، ويذكر سليمان "أن السفن تحمل البضائع من البصرة وموانئ عمان الشمالية إلى سيراف[3]" ومن سيراف تبدأ رحلته[4].

والسبب في حمل البضائع إلى سيراف هو عدم قدرة السفن على حمل المتاع من البصرة بسبب كبر حجم السفن ووجود مضائق مائية من جهة أخرى. وبعد أن تتم تعبئة المتاع بالسفن في ميناء سيراف تتجه للموانئ الجنوبية لعمان(ميناء صحار، وميناء مسقط) حيث تعاود التزود بالمؤن استعداداً للإبحارفي مياه المحيط الهندي[5]. وكان ذلك يتم في الفترة من النصف الثاني من نوفمبر إلى النصف الاول من ديسمبر. ومن ميناء عمان كانت السفن تسلك طريقين: أحدهما كان يسير من عمان مباشرة عبر المحيط الى ساحل الملبار(Malabar) مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية وتصل إلى كولم مالي خلال ديسمبر[6].

---

1 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 109.
2 المرجع السابق، ص 110.
3 سيراف: ميناء على ساحل فارس،ومنها يذهب التجار الى عدن وعمان والديبل والصين.
4 سليمان التاجر، أخبار الهند والصين، تحقيق إبراهيم الخوري، بيروت 1991، ص 35.
5 المرجع السابق، ص 35، حوراني مرجع سابق، ص 208.
6 ميناء في جنوب الملبار، ويعرف اليوم باسم كويلون (QUILON)، أنظر التاجر، مرجع سابق، ص 39.

أما الطريق الثاني من مسقط وصحار ويسير بمحاذاة الساحل ماراً بأهم مراكز التجارة في بلاد الهند مثل: الديبل[1]، والمنصورة[2]، ومن ثم تتجه إلى كولم مالى لتلتقي بسفن الطريق الاول[3].

وبعد الانتظار لبعض الوقت تكون عواصف الرياح الشمالية الشرقية في خليج البنغال قد هدأت وذلك مع نهاية ديسمبر، ثم تتزود بالمياه العذبة وفي نهاية شهر يناير تصل السفن الى ميناء كله بار في شبه جزيرة الملايو، ومن ميناء كله بار تبحر بعض السفن الى سومطرة وجاوة، وتبحر السفن الباقية بعد عدة اسابيع عبر مضيق ملقا مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية وتصل الى جزيرة تيمان (تيومان الان Tioman)، ثم تقصد مباشرة إلى الهند الصينية فتمر عبر موانئ بلاد الصنف وفي مملكة تشامبا(Chăm Pa)[4]على الساحل الشرقي للهند الصينية، ثم بجزيرة تجاه الساحل تعرف باسم (صندر فولات)[5]، ومن هناك تسير السفن مباشرة من الى ميناء خانفو أو كانتون (تسمى حالياً باسم Guangzhou)[6]. في حين تسير سفن أخرى بمحاذاة ساحل تنج – كنج إلى لوقين، ثم تتجه في نهاية الرحلة الى خانفو[7].

تستغرق تلك الرحلة التى تنطلق من مدينة البصرة حتى ميناء خانفو قرابة الستة أشهر أو أكثر. أما رحلة العودة فقد تستغرق نفس المدة تقريباً، فكانت رحلة الذهاب والعودة تتجاوز السنة، وربما اقتربت من السنتين[8].

الجدير بالذكر أن البوصلة لم تكن معروفة في القرن الرابع الهجري، فكان التجار يوجهون سفنهم مستعينين بالشمس والقمر. كما استعملوا الحمام الزاجل وبعض أنواع الطيور للتأكد من الطريق الذى يسلكونه. كما اعتمدوا في ملاحتهم على انتظام الرياح الموسمية[9].

هنالك وصف اخر لهذا الطريق لرحالة يدعى إبن وهب القرشي[10]، كان من أثرياء البصرة ثم اضطر بعد سقوطها في يد ثوار الزنوج في عام 257هـ/870م[11]، للقيام برحلة طويلة الى خمدان أو سينانفو عاصمة الصين في ذلك الوقت، ولوصفه أهمية خاصة إذ بعد وقت قصير اندلعت حرب أهلية في الصين بين

1 الديبل: مدينة تجارية هامة على ساحل المحيط الهندي ، وكانت تاتي اليها سفن الصين والهند، وتعتمد بالدرجة الاولى على التجارة.
2 هي مدينة بالسند، اشتغل أهلها بالتجارة .
3 التاجر، مرجع سابق، ص 39.
4 تعود مملة تشامبا الى عام 420 قبل الهجرة، كانت تعتمد في حياتها على التجارة، اسماعيل أحمد باغي، محمود شاكر، تاريخ العالم الاسلامي الحديث والمعاصر، دار المريح، السعودية 1995، ص 346.
5 المرجع السابق، ص 37-38.
6 خانفو: من أعظم موانئ الصين ويوجد بها الديباج والحرير الصيني وتسمى هانوي حالياً، انظر ابن خرداذبة، المسالك ، ص 69.
7 حوراني، مرجع سابق، ص 214.
8 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 110.
9 الدوري، مرجع سابق، ص 169-170.
10 محمد نصر عبدالرحمن مرجع سابق، ص 111.
11 قامت تلك الثورة بسبب الأوضاع المتردية في الخلافة خلال القرن الثالث الهجري، على يد رجل يدعى على بن محمد بن أحمد، أدعى النسب العلوى وجمع حوله العديد من العبيد الزنوج الناقمين على أوضاعهم الاجتماعية والاقتصادية السيئة، وأستمرت تلك الثورة اربعة عشر عاماً، تمكن الزنوج من خلالها من شن بعض الحملات على الموانئ الهامة مثل البصرة والابلة وعيادان، مما أدى لشل الحركة الاقتصادية قبل أن يتم القضاء عليهم، أنظر: ابن الطقطقي، الفخري في الادب السلطانية والدول الاسلامية، تحقيق عبدالقادر محمد، حلب 1997، ص 245-246؛
Mustafa Demirci, Siyah Öfke: Ortaçağ İslam Dünyasında Zenci Kölelerin Isyanı (869-883), konya, 2005.

عامي (276-261هـ/874-889م)، وفي مداخلات تلك الأزمة تم القضاء على التجمعات العربية هناك، وقطعت الصلات بين الدولة العباسية والصين[1].

II. طريق البحر الأحمر إلى الهند

هناك طرق أخرى نجد ذكرها عند إبن خرداذبة، ارتبطت بالتجار اليهود الريدانية[2]. يبدأ هذا الطريق من جنوب فرنسا، حيث يبحرون عبر البحر المتوسط حتى يصلوا إلى مصر، وهناك يحملون بضائعهم على ظهر الجمال حتى يصلوا لميناء السويس على البحر الأحمر، ثم تتجه رحلتهم إلى ميناء جدة ، ومن جدة الى عدن، ثم يتجهون إلى الهند والسند وتتوقف سفنهم عند ميناء ديبل، حيث يجري هناك تبادل منتجات أوروبا بالمنتجات الهندية، ثم يواصلون مسيرتهم إلى كولم ملى وسيلان حتى يصلوا الى الصين[3].

هنالك طريق أيضا محاذي لهذا الطريق يبدأ أيضا من جنوب فرنسا، لكنه يتجه عبر البحر المتوسط نحو أنطاكية، ومنها يتجهون للعراق، وبعد التبادل التجاري هناك يتجهون إلى ميناء أبلة، ومنه ينطلقون كالطريق السابق نحو السند والهند والصين[4].

أما رحلة العودة فان السفن تبحر من الهند على نفس الطريق حتى عدن. فبعض السفن ترسو عند عدن ومنها تحمل السلع بوأسطة القوافل عبر مكة والمدينة إلى البتراء ثم موانئ الشام، ومنها ما يدخل البحر الأحمر لترسو عند عيذاب المواجه لميناء جدة على الضفة الجنوبية الغربية للبحر الأحمر ليستمر الطريق إلى مصر وكان التجار يفضلون عدم التنقل عن طريق البحر الأحمر، ويفضلون عليه طريق الخليج العربي وذلك لصعوبة الملاحة فيه بفعل ارتفاع الحرارة والرطوبة العالية خلال فصل الصيف، الى جانب الرياح الشمالية العاصفة خلال فصل الشتاء، إضافة إلى كثرة السواحل المرجانية في سواحله، وكانت الملاحة فيه لهذا السبب في النهار[5].

كما أن تجار شبه القارة الهندية كانوا يصحبون قوافل الحجاج الذاهبة إلى الحجاز عن طريق البر والبحر وبطبيعة الحال كانت الطرق البحرية المفضلة لديهم لقرب المسافة واجتنابا لمشقة السفر الطويل[6].

وعلى الرغم من أن ميناء جدة كان يستقبل سنوياً أعداد كبيرة من الحجاج القادمين بطرق البحر، فإن جدة لم تعتمد على أولئك الحجيج في نشاطها التجاري بشكل كبير لأنهم غالبا ما كانوا يتعجلون الوصول إلى مكة لاداء شعائر الحج ولا يمكثون بجدة وقتا طويلاً[7].

---

1 أيمن فؤاد السيد، "العرب وطريق الهند حتى أواسط القرن السادس" ، المؤرخ المصري، العدد 8، 1992، ص70.

2 اليهود الريدانية، يطلق عليهم تجار البحر، وكانوا يتحدثون عدة لغات الفرنسية والعربية والفارسية والاسبانيو والصقلية، وتبدا رحلتهم من بروفانس جنوب فرنسا.

3 ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله، المسالك والممالك، بغداد، بدون تاريخ، ص 60-61.

4 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 110.

5 عبد علي الخفاف جغرافية العالم الاسلامي، عمان 2006، ص 21.

6 قاسم عبده قاسم، نظرات في تاريخ المسلمين، د م ن 2005، ص 153.

7 المرجع السابق، ص 155.

III. الطريق إلى شرق إفريقيا

عرف المحيط الهندي باسم (البحر الحبشي)[1]، وهذا دليل على أهمية البلاد الإفريقية المطلة على سواحله، وإنها لا تقل شهرة عن بلاد الهند والصين، وكان الاستقرار الذى حدث في العصر العباسي واتساع الرحلات التجارية بين الدولة الدولة العباسية والشرق الأقصى والهند قد أثر في انتقال مظاهر هذا النشاط بدوره الى شرق إفريقيا. لأن منتجاتها تشكل ركن أساسيا في قائمة الصادرات التي حملتها السفن إلى الهند والصين[2].

كان الطريق الملاحي إلى شرق إفريقيا أكثر قربا لسواحل الدولة العباسية وأقل خطورة من الطرق الملاحية المتجه إلى الشرق. وقد أبحر البحارة اليمنيون والعمانيون في هذا الطريق أكثر من غيرهم، وكانوا يسافرون بمراكبهم من سيراف وعمان وزنجبار وبربرة، وسواكن، وزيلع، وعيذاب، وجميع موانئ الساحل الشرقي لإفريقيا، كما تابعوا سيرهم جنوبا حتى جزيرة القمر (مدغشقر)[3]. وقد كانت الصلة بين السواحل الإفريقية والعربية قوية ومتصلة حتى أن العرب استوطنوا الساحل الإفريقي، بل تولوا الحكم في بعض مدن الساحل[4].

تعددت الرحلات التجارية التي اتجهت من الخليج العربي باتجاه الساحل الشرقي لإفريقيا، حيث كانت السفن تنطلق من صحار، وتسير بمحاذاة الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية حتى تصل إلى عدن، ومن هناك كانت تسير الى شرق افريقيا مارة بساحل الصومال، ثم تنحدر جنوبا على طول الساحل الافريقي مارة بالمراكز التجارية حتى تصل تلك الرحلات إلى ميناء سفالة في موزمبيق وجزيرة قنبلو (مدغشقر)[5].

كما تطلبت الملاحة الى شرق افريقيا مهارة كبيرة وذلك بسبب خطورة الملاحة في بحرها، ويصف المسعودي الذي زار شرق افريقيا في رحلة له عام 917م وهو ينقل أحاديث الملاحين عن المحيط في تلك الأرجاء فيقول: (موجه عظيم كالجبال الشواهق، وإنه موج أعمى، يريدون بذلك أنه يرتفع كارتفاع الجبال، وينخفض كأخفض ما يكون من الأودية، ولا ينكسر موجه)[6]، وفي آخر الرحلة يصف المسعودي معاناته الشديدة في هذا البحر قائلاً:(وقد ركبت عدة من البحار، كبحار الصين، والروم، والخزر، والقلزم، واليمن، وأصابني فيها من الأهوال ما لا أحصيه، فلم أشاهد أهول من بحر الزنج[7])[8].

الصعوبات وبالرغم من هذه والمخاطر فقد استمر التجار في عهد الدولة العباسية في تجارتهم البحرية مع شرقي إفريقيا لما تغدقه عليهم من مردود اقتصادي كبير.

---

1 المسعودي، مروج، ص ج1، ص 150.
2 سليمان ابراهيم العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، القاهرة 1972، ص 167.
3 شوقي عبدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 67، 68.
4 شوقي عبدالغني، مرجع سابق، ص 68.
5 العسكري، مرجع سابق، ص 200.
6 المسعودي، مروج، ص ج1، ص 107.
7 بحر الزنج: نسبة الى بلاد الزنج التى امتدت على السواحل الشرقية للقارة الافريقية.
8 المسعودي، مروج، ص ج1، ص 108.

على الرغم من أن الرحلة المباشرة من الساحل العربي إلى السواحل الأفريقية كانت تستغرق ثلاثة أسابيع أو أربعة إلا أن الوقفات على الطريق كانت تؤخر الوصول إلى الواجهة المقصودة. وكانت السفن تصل عادة في منتصف شهر فبراير تقريبا، وكانت السفن تمضي الشهرين في عملية البيع والشراء، وتغادر السفن الموانئ الافريقية في منتصف ابريل في مع بداية هبوب الرياح الجنوبية الغربية، وتبحر عادة بمحاذاة الساحل الافريقي لمواصلة تجارتها[1].

يظهر هذا التنوع الجغرافي لتلك الطرق، مدى عمق العلاقات التجارية التى ربطت الدولة العباسية بالهند وشرق إفريقيا، بداية من مركز الدولة العباسية في العراق، مرورا بالولايات الفارسية، ثم ولايات شبه الجزيرة العربية، وبلاد الشام وشمال إفريقيا، بجانب جنوب أوروبا. ولا شك أن هذا التنوع الجغرافي الذى شمل الأقاليم الثلاثة الهامة في تلك الفترة، الآسيوي، والأوربي، والإفريقي، قد ساعد على تنوع المنتجات التجارية وازدهارها بصورة واسعة[2].

من الجدير بالذكر ان مجموعة الطرق التجارية البرية منها والبحرية شكلت شبكة اتصالات مكنت المنطقة العربية أن تتصل بالعالم الخارجي، فنتج عن هذه الاتصالات قيام علاقات (اقتصادية، واجتماعية، وثقافية) وطيدة. والذي يعنينا هنا العلاقات الاقتصادية التى توطدت بين الاسواق التجارية في غربي البحر الأبيض المتوسط، وبين الأسواق التجارية في مناطق الشرق الأقصى، وخصوصا في العصر العباسي الأول[3].

بنفس الطرق التجارية التى ترد عبرها السلع والبضائع إلى حاضرة الخلافة العباسية، تم تصدير السلع والبضائع إلى الدول المجاورة والبعيدة، فشغلت هذه الطرق حيزا من تفكير المسؤلين في الدولة العباسية فقامت الدولة بالاهتمام بهذه الطرق وهيأت لها وسائل النقل اللازمة، فنجح العمل التجاري عند المسلمين حتى أصبحت تجارة المسلمين تحتل المكان الأول في التجارة العالمية[4].

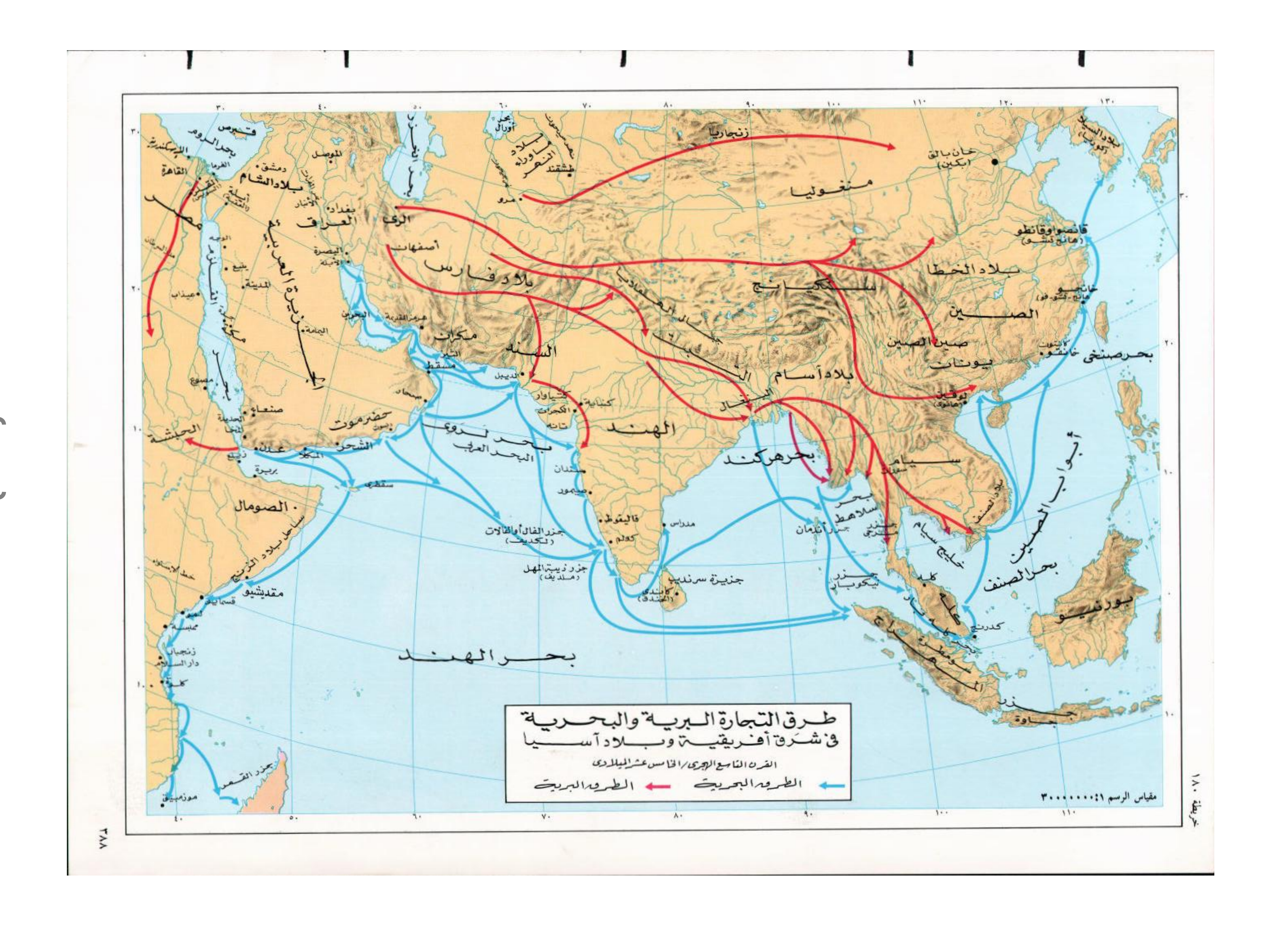
---

[1] شوقي عبدالغني، مرجع سابق، ص 69.

[2] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 112.

[3] شاكر مصطفى، المدن في الاسلام حتى في العصر العثماني، الكويت 1988، ص 428-429.

[4] ادم متز، الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبدالهادي ابو ريدة، القاهرة 1957، ص 365.


طرق التجارة البرية والبحرية
في شرق أفريقية وبلاد آسيا
القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي
الطرق البحرية
الطرق البرية
مقياس الرسم ١ : ٣٠٠٠٠٠٠٠
بحر الهند
بحر هركند
بحر العرب
بحر لروي
بحر الصنف
بحر صنجي
بحر الروم
بحر الخزر
بحر القلزم
الجزيرة العربية
بلاد الشام
العراق
بلاد فارس
مكران
السند
الهند
منغوليا
بلاد الخطا
الصين
بلاد آسام
سيام
بورنيو
الصومال
الحبشة
مصر
بغداد
البصرة
الري
أصفهان
مرو
خان بالق (بكين)
جزيرة سرنديب
مقديشو
زنجبار
قالقوط
مدراس
حضرموت
عدن
صنعاء
المدينة
دمشق
الموصل
القاهرة
الإسكندرية
قبرص
زنجاريا

IV. المصاعب التي واجهت التجار خلال هذه الطرق

ومع هذا التنوع الكبير في الطرق، كان لابد من وجود بعض الصعوبات التى اعترضت طريق القوافل التجارية نذكر منها:

1- المصاعب الطبيعية:

واجهت السفن مصاعب وأخطاراً، كثيرة أثناء رحلتها في المحيط الهندي مثل الرياح الموسمية الجنوبية الغربية والشمالية الشرقية، التى قامت بدور رئيسى في حركة التجارة في المحيط الهندي. وقد ارتبطت مواعيد الإبحار ارتباطاً تاماً بمواقيت هبوب تلك الرياح، ونجد وصفاً لهذه الاهوال والمصاعب عند المؤرخ المسعودي: (وقد ركبت عدة من البحار كبحر الصين والروم والبحر الاحمر واليمن، وأصابني فيها من الأهوال ما لا أحصيه كثرة، فلم أشاهد أهول من بحر الزنج)[1].

كما تمتلئ صفحات المصادر بوصف الأهوال التي يلاقيها البحارة بسبب تلك الرياح. وغرق الكثير من السفن بسببها، ومنها ما ذكره بزرك عن إحدى الكوارث البحرية التي تسببت فيها تلك الرياح حيث غرقت ثلاث سفن ضخمة كانت تتجه من سيراف الى صيمور، وتحمل نحو 1200 من البحارة والتجار، وأدت تلك الكارثة الى اضطراب الأحوال في هذين الميناءين، نتيجة الخسارة الفادحة في أرواح التجار والملاحين والأموال[2].

وكذلك ما ذكره الذهبي عن غرق سفينة في طريقها من الهند الى البصرة تحمل الكثير من البضائع لأحد التجار العرب[3].

بجانب ذلك عانت السفن التجارية من ضحالة المياه في موانئ العراق الجنوبية كالبصرة، نتيجة الإرسابات النهرية، مما كان يمنع رسو السفن الضخمة، ويرتبط بتلك الظاهرة كثرة الخلجان على شواطئ خليج البصرة والساحل الهندي، وتظهر خطورتها إبان حركة المد والجزر حيث ينخفض منسوب المياه مما يعرض السفن الكبيرة لخطر الاصطدام بالقاع[4].

ونظراً لما تسببه حركة المد والجزر من متاعب للبحارة والتجار كان لهم علم واسع بمواعيدها، وظهر ذلك فيما ذكره سليمان عن مواقيت المد والجزر على طول الطريق من البصرة للصين، حيث قسم تلك المسافة الى منطقتين في توقيت المد والجزر، الأولى تبدأ من البصرة حتى جزيرة ابركاوان على الساحل الإيراني الجنوبي، والثانية تبدأ من تلك الجزيرة حتى الصين[5].

ومن الظواهر الطبيعية الأخرى التى عانى منها البحارة والتجار الرياح الإعصارية الحلزونية التي تسمى الدردور (نافورات الماء) وهى إحدى الظواهر الخطيرة التي هددت السفن التجارية في المحيط

---

1 المسعودي، مرجع سابق، ج1، ص108.
2 بزرك بن شهريار، مرجع سابق، ص172-174.
3 الذهبي، العبر، ج 2، ص312.
4 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 114.
5 التاجر، مرجع سابق، ص 7.

الهندي، وقد وصفها سليمان التاجر بقوله:(سحاب أبيض يخرج منه لسان طويل رقيق حتى يلصق ذلك اللسان بماء البحر...)[1].

ومن الظواهر الخطيرة أيضاً الجبال الطافية عند السواحل العمانية. وأشهرها جبل كسير وجبل عوير، وهي جبال يظهر منها جزء طافي فوق سطح الماء والجزء الآخر في الأعماق[2].

2- القراصنة

بجانب الظواهر الطبيعية كانت هنالك عقبة أكثر خطورة وهم القراصنة الهنود الذين كانت سفنهم موجودة على طول السواحل الشمالية الغربية للهند. حيث كانوا يهاجمون السفن التجارية في المحيط الهندي. بل أمتد نشاطهم ليصل الى موانئ البحر الأحمر. وفي عهد أبي جعفر المنصور وصلت ضربات هؤلاء القراصنة إلى البصرة نفسها، وتوغلوا داخل نهر دجلة والفرات[3].

إلى جانب القراصنة الهنود كان هناك قراصنة بحرالعرب من سكان خليج البصرة خاصة البحرين. حيث كانوا يهاجمون السفن المارة إلى البصرة والقادمة منها. حيث نجد أن مجموعة من المسلمين الفرس والعرب انضموا للقراصنة وعلى مدخل خليج عدن تقع جزيرة سقطرى وهي أقرب للرأس الجنوبي الشرقي لإفريقيا منها للساحل الآسيوي. وكانت ملجأ لكثير من القراصنة لتصريف ما سلبوه[4].

كانت مقاومة هؤلاء القراصنة تتم على المستوى الفردي بواسطة أصحاب السفن التجارية فيما اتخذوه من إجراءات وقائية لحماية سفنهم من هجمات القراصنة ومنها حمل جنود مسلحين وأخرين مدربين على رمي النار وهذا ما أشار اليه المقدسي بقوله: (وكان لابد في كل مركب من مقاتلين)[5].

كان الخلفاء العباسيون قد أولوا هؤلاء القراصنة اهتماماً كبيرا لوضع حد لهجماتهم فقد قاموا بتوجيه ولاتهم في السند لشن حملات برية وبحرية على مواطن هؤلاء القراصنة وقد ذكر البلاذري (من أن عمران بن موسى وإلى السند غزا مناطق القراصنة وقتل منهم ثلاثة الآف[6]، كذلك قاموا ببناء أسطول بحري قوي في المياه الجنوبية لصد خطرهم، وقد نجح الأسطول العباسي في الحد نشاطهم ويذكر إبن خياط، أن هارون الرشيد أرسل محمد بن سليمان السعدي والي البصرة في ثلاثة عشر مركباً لمطاردة القراصنة في البحر الفارسي[7].

الجدير بالذكر أن العباسيين أسهموا في نمو النشاط التجاري وازدهاره، فقد عملوا على تأمين طرق التجارة من اللصوص والقضاء على قطاع الطرق. وبذلوا جهودا كبيرة في محاربة أعمال القرصنة في خليج البصرة والمحيط الهندي بعد أن شهدت بداية حكمهم هجمات متكررة من القراصنة على موانئ العراق وخليج

---

[1] المرجع نفسه، ص 6-7.
[2] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 115.
[3] القوصى، مرجع سابق، ص 23.
[4] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 115.
[5] المقدسي، أحسن التقاسيم، ص 12.
[6] البلاذوري، ص 432.
[7] تاريخ بن خياط، ص 447.

البصرة. فقد هاجم القراصنة البصرة سنة 153هـ/770م، ثم انتقل نشاط القراصنة الى البحر الأحمر فقد هاجموا مدينة جدة في السنة نفسها، فأرسل المنصور جيشاً كبيراً تمكن من مطاردتهم والقضاء علي نشاطهم في البحر الأحمر. كما أرسل العديد من الحملات لتأديب القراصنة وتأكيد السيادة الإسلامية على خليج البصرة والمحيط الهندي. وأيضا أرسل الخليفة المأمون العيد من الحملات لهذا الغرض، وأثمرت جهود العباسيين في هذا المجال حتى أصبحت طرق التجارة إلى بلاد الهند أكثر أمناً[1].

ومن أشهر السفن التي استخدمها القراصنة البوارج وكانت تستعمل بسواحل الهند وسيلان، وكذلك الشاتوري وتبحر بشراع أو بمجاديف وهي سريعة تزيد سرعتها على السفن الكبيرة[2].

3- الاضطرابات السياسية

اضطراب الأوضاع السياسية سواء في مركز الدولة او في ولاية السند اثر في العلاقات التجارية بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي فلم تكد الدولة العباسية تتنفس الصعداء من هجمات القراصنة حتى واجهت خطراً آخر يتمثل في ثورة الزنج في شمال خليج البصرة، بدأت الثورة في عهد الخليفة العباسي المهتدي سنة 255هـ/896م، وكانت من أهم الأحداث التى أرهقت الخلافة العباسية، حيث استولى الزنج على الابلة وعبادان والبصرة مما أثر على عمليات النقل البحري وتدهور الملاحة في خليج البصرة وتوقف نشاط تجارة الهند[3].

ومن الظواهر أيضاً ثورة هوانج شو فقد ظلت العلاقات بين الدولة العباسية والصين سنة 264هـ/878م إذ حدثت الصين بقيادة شخص يدعى (هوانج شو) مما ترتب عليه توقف رحلة التجار الى الصين، وقد هاجم هوانج شو مدينة خانفو وحاصرها وقتل العديد من التجار الاجانب المسلمين، اليهود، النصاري، والمجوس[4].

ولم يتوقف أمر هذا الثائر عند هذا الحد بل قام بقطع أشجار التوت التى كانت تحيط بمدينة خانفوا. اذ أن ورقها كان يطعم لدودة القز الذى كان ينتج الحرير لذلك فإن قطع الشجر كان داعياً الى انقطاع الحرير الصيني عن ديار الاسلام. كان خراب مدن الصين على يد هذا الرجل الذى استمر في أثارة الاضطرابات وسفك الدماء مدة طويلة. ووقعت بسبب ذلك حروب عظيمة في الصين الأمر الذى أدى إلى فوضى كبيرة وانتشار المجاعات واستقلال أمراء الاقاليم بإماراتهم واستمرت هذه الثورة إلى سنة 332هـ/943م[5].

تحدث سليمان التاجر في كتابه أخبار الصين والهند عن الأضرار التي لحقت بالدولة العباسية بسبب تلك الثورة: (وامتدت يد حكام الصين الى ظلم من قصدهم من التجار من نواخذة العرب، وأرباب المراكب فألزموا التجار ما لا يجب عليهم وغلبوهم على أموالهم، واستجازوا ما لم يجز الرسم به قديماً في شئ من

[1] عمر فاروق، العباسيون الأوائل، ج1، بيروت 1970، ص 251.
[2] شوقي عبدالقوي عثمان، مرجع سابق، ص 81.
[3] Mustafa Demirci, Siyah Öfke: Ortaçağ İslam Dünyasında Zenci Kölelerin Isyanı (869-883), konya, 2005.
[4] سليمان التاجر، مرجع سابق، ص61.
[5] هايد، تاريخ التجارة، ج1، ص48.

أفعالهم فنزع الله البركات عنهم جميعاً، ومنع البحر جانبه ووقع الفناء بالمقدار الجاري من المدبر تبارك اسمه في الربابنة والأدلاء بسيراف وعمان)[1].

ثانياً: سفن المحيط الهندي

1) صناعة السفن

ازدهرت في العصر العباسي صناعة السفن وشهدت تطوراً كبيراً خاصة في بغداد حيث أقيم فيها منذ نشأتها دار لصناعة السفن عند الجسر، وأوكل إلى هذه الدار صناعة السفن بشكل دائم. كما عرفت موانئ خليج البصرة شهرة واسعة في صناعة السفن التي أخذ العرب أصول صناعتها من الهند منذ القدم[2].

لقد كان العمانيون خاصة ذو شهرة كبيرة في صناعة السفن، فكانوا يذهبون إلى الهند ليصنعوا سفنهم فيها نظراً لتوفر الأخشاب هناك وفي نفس الوقت كانوا يجلبون من تلك المناطق الأخشاب، ويصنعون البعض الآخر من السفن في عمان نفسها وفي كلتا الحالتين كان العمانيون هم الذي يصنعون السفن[3].

تعددت السفن وأنواعها واختلفت المهام التي تقوم بها، في نقل التجار والركاب والجنود، فمنها ما هو تجاري ومنها ما هو حربي، ومنها ما يجمع الوظيفتين معا، كما اختلفت أشكالها وأحجامها وأسماؤها من زمن إلى آخر[4].

في حديثنا عن السفن في العصر العباسي أنواعها وطرائق صناعتها سنتعتمد كليا على المصادر التاريخية وكتب الرحالة، أي أن حديثنا سيكون نقلياً عن تلك المصادر لا حديثاً وصفيا وهو المفروض، لاننا نصف شيئا كان له وجود مادي ولكن علماء الآثار لم يعثروا على سفن من ذلك العصر.

إذا استبعدنا كل دليل أو مصدر بعد القرن العاشر لأضعنا كثيراً من المعلومات القيمة، وفي سبيل محاولتنا لدراسة صناعة السفن في العصر العباسي فهناك رحالة وجغرافيون متأخرون، كلإدريسي وابن جبير في القرن الثاني عشر، وابن بطوطة في القرن الرابع عشر، والرحالة الأوربيون مثل ماركو بولو، و وجوفتني دي مونتي وغيرهم قدموا لنا الكثير من المعلومات عن صناعة السفن حتى ظهور البرتغاليين في المحيط الهندي، لأن صناعة السفن قبل مجئ البرتغاليين لم تتغير كثيراً إلا في نواحي محدودة سنشير إليها، لكن بعد مجئ البرتغاليين أثر الأوربيون في صناعة السفن تأثيراً كبيراً.

كانت الواح هياكل السفن تصنع من خشب الساج أو خشب جوز الهند[5]. فهو شديد الاحتمال، وهو ليس شديد الصلابة، وإنما يسهل استعماله وله مرونة وقوة عظيمتان، ينمو في تلال جنوب الهند، وفي بورما

---

1 سليمان التاجر، مرجع سابق، ص61.

2 مصطفى علم الدين، الزمن العباسي، دار النهضة العربية، د ط، بيروت، د ت ، ص 138.

3 حوراني، مرجع سابق، 245.

4 شوقي عبد القوي عثمان، م س، ص110.

5 سليمان التاجر، مرجع سابق، ص 88.

واندونيسيا. وكان منذ قديم الزمان يستورد إلى خليج البصرة من الهند، ويقول المسعودي صراحة: (أن سفن المحيط الهندي كانت تبنى من الساج)[1].

كان الهيكل يثبت إلى بعضه البعض ثم يوضع المهراب (لوح السفينة الرئيسي) أولا على الارض وتربط اليه الواح افقية من كل الجانبين بخيوط من الليف، ثم تشد هذه الالواح بعضها الى بعض بهذه الخيوط أيضاً. وكانت الواح الجانبين توضع متلاصقة الأطراف، وتخاط هذه الألواح معاً بنوع من الحبال[2].

من أبرز ملامح السفن الاسلامية في القرون الوسطى هو استعمال الخيوط في عملية صناعة سفن المحيط الهندي والبحر الأحمر بدلاً من استخدام المسامير. وقد أورد الجغرافيون والمؤرخون مجموعة من الاسباب لإستعمال الخيوط بدلاً من المسامير:

حسب رواية المسعودي في كتابه مروج الذهب: **(أن مراكب البحر المتوسط يستعمل فيها المسامير، أما مراكب الحبشة فلا يستعمل فيها الحديد لأن ماء البحر يذيب الحديد، لذلك استعمل أهل المحيط الخياطة)**[3]. ورأي المسعودي هذا وإن بدا تفسيراً منطقياً إلا أنه من الناحية العلمية مرفوض، لان البحر الأحمر والبحر المتوسط لا يختلفان في درجة الملوحة أو غيرها من الخصائص الكميائية الا بنسبة ضئيلة جداً[4].

في فترات متأخرة قدم كل من الإدريسي وابن جبير وابن بطوطة رأياً مقبولاً. وهو أن الهياكل المخيطة تكون مرنة إذا ما اصطدمت بالشعاب المرجانية في الخليج العربي والبحر الاحمر. لذلك كانت المراكب المخيطة أقل عرضة للكسر من المراكب المصنوعة بالمسامير، كما أنها تستطيع الرسو على الشواطئ الرملية أو الصخرية الصعبة[5].

يرى جورج حوراني أن السبب في انتشار السفن المصنوعة من الخيط هو الغلاء النسبي لبناء السفن بالحديد في مناطق المحيط الهندي. وهذا يعني أن الحديد لم يكن موجوداً، فقد كان يستخرج من المناجم ويستعمل في الصناعة في مناطق كثيرة في الهند وفي السودان، كما يمكن الحصول عليه من مصر. ولكن يبدو أن استخراج الحديد الخام من المناجم وصهره ومن ثم صناعة مسامير، كانت تتطلب نفقات كثيرة، وكانت، في حين كان الخيط رخيص جدا وفي متناول الجميع لا يحتاج الى صناعة دقيقة[6].

وكان لابد بعد تركيب الهيكل من حماية أخشابها من ملوحة الماء فقد استخدم دهن الحيتنان لسد الثقوب بالسفن[7].

---

1 المسعودي، مروج الذهب، ج1، ص 163.
2 حوراني، مرجع سابق، 248.
3 السعودي، مروج الذهب، ج1، ص 163.
4 حوراني، مرجع سابق، ص 256، 257.
5 الادريسي، مرجع سابق، ص 136-137، ابن جبير،مرجع سابق ص 47، ابن بطوطة، مرجع سابق، ص 60.
6 حوراني، مرجع سابق، ص 258.
7 حوراني، مرجع سابق، ص 259.

أما الصوراي وهي التي فكانت تحمل الشراع تنسج من جوز الهند او من جذع النخيل الذي له القدرة على تحمل الرياح القوية، ويتضح من أوصاف السفن بخليج البصرة ان السفن الكبيرة كانت تزود على الأقل بشراعين، إحداهما كبير والآخر صغير لا يستخدم إلا عند الضرورة[1].

كان الطابع الذى يميز السفن وأشرعتها في العصر العباسي الأول هو شكل الشراع المثلث، ولم يكن معروفا من قبل، لان الشراع في العصور القديمة في البحر الأبيض والمحيط الهندي كان مربع الشكل وظل كذلك حتى جرت عليه بعض التعديلات في العصر العباسي، وذلك بإمالة الطرف الأمامي للشراع المربع إلى أسفل[2].

عقب الفتوحات الإسلامية نقل العرب الشراع المثلث إلى البحر المتوسط، وقد عد هذا أحد مساهمتهم الجليلة على الحضارة المادية. فلولا الشراع المثلث لما تمت رحلات المحيط التي قام بها المكتشفون العظام[3].

كانت السفن التي تذهب إلى الصين ضخمة تثير الإعجاب، فكان علوها من سطح الارض يبلغ عشرات الاقدام، ونظراً لضخامة السفن الصينية وكثرة حمولتها. فالضرائب التي تؤخذ منها كانت تبلغ أضعاف ما يؤخذ من السفن الكبيرة، فكان يؤخذ منها في ميناء كولم ملى ألف درهم[4].

حينما نتحدث عن أنواع السفن فلن نستطيع أن تعرض لسفن كل منطقة على حدة، بل نتعرض لسفن المحيط باعتبارها. وذلك لاننا لن نستطيع أن نميز أو نفرق بين كل منطقة رغم أن هناك مؤرخين كتبوا عن سفن الهند مثلاً وسفن الصين وسفن العرب وذلك لأن كل ما كان يطلق عليه سفن الصين أو الهند أوغيره ربما أخذت أسمها من المناطق والأماكن التى تتجه إليها السفن أو القادمة منها. وهذا ما نلحظه الان في تسمية وسائل المواصلات بأسماء الجهات الذاهبة إليها. كما أن المحيط في تلك الفترة كان يكون وحدة ثقافية واحدة[5].

كما كان النواخذة واحدة من الشخصيات الرئيسية في تجارة المحيط الهندي خلال العصور الوسطى. ويظهروا بانتظام في وثائق Geniza فيما يتعلق بالشحن في المحيط الهندي، وقد لعبوا بلا شك دورًا مهمًا في هذه التجارة. والنوخذة مطصلح فارسي يُطلق على صاحب سفينة الصيد والتجارة وقبطانها وتعنى نقيب أو مالك السفينة[6].

تقدم لنا وثائق Geniza التي تم تجميعها ودراستها بواسطة Goitein معلومات مهمة عن أصحاب السفن أو النواخذة في المحيط الهندي. كما أن هذه أن أهمية هذه الوثائق أنما كتبت من قبل رجال منخرطين في تجارة المحيط الهندي وأبحروا فيه. وكان كتاب تلك الرسائل رجال أعمال وعمال عملوا على متن السفن في المحيط الهندي. وقد احتوت أوراقهم على معلومات فريدة لدراسة الناخودة. يوجد ما لا يقل عن خمسة

1 المرجع نفس، ص 265.
2 حوراني، مرجع سابق، ص 267-268.
3 المسعودي، مروج الذهب، ج1، ص108.
4 سليمان التاجر، مرجع سابق، ص37.
5 شوقي عبدالقوى عثمان، مرجع سابق، ص 95.
6 S. D. Goitei, Mordechai Akiva Friedman, India Traders of the Middle Ages, Leiden 2008, p.123.

وسبعين حالة لذكر الناخوذة في وثائق Geniza. غير أنه لا يستخدم هذا المصطلح في النصوص المتعلقة بالبحر الأبيض المتوسط، بل أوضح جويتين أن الحالات القليلة التي أطلق عليها اليهود المصريون اسم "ناخوذة" كانت بسبب نشاطهم المفترض في المحيط الهندي، قد يكون البعض من المهاجرين من اليمن. الوثيقة التي قام بتحقيقها جويتين تحتوى على الكثير من المعلومات عن ملاك أو نواخذة السفينة مع ذكر أسماء أصحابها. وتظهر في رسالة كتبها التاجر خلف بن اسحاق إلى ابراهيم بن ياجي الذى كان يقيم على ساحل المليبار في الهند "أعلمكم ياسيدي، أن السلة التي تحتوي على الأواني الزجاجية الخمسة هي مع ناخوذة محمد...الخ). تظهر الوثيقة أن التجار اليهود في المحيط الهندي كانوا موثقون بشكل أفضل من تجار البحر المتوسط وكان يستخدمون الأسماء العربية، وتشير إلى أن السفن التي امتلكها اليهود في المحيط الهندي أكثر من البحر المتوسط[1].

2) أنوع السفن المستخدمة في المحيط الهندي

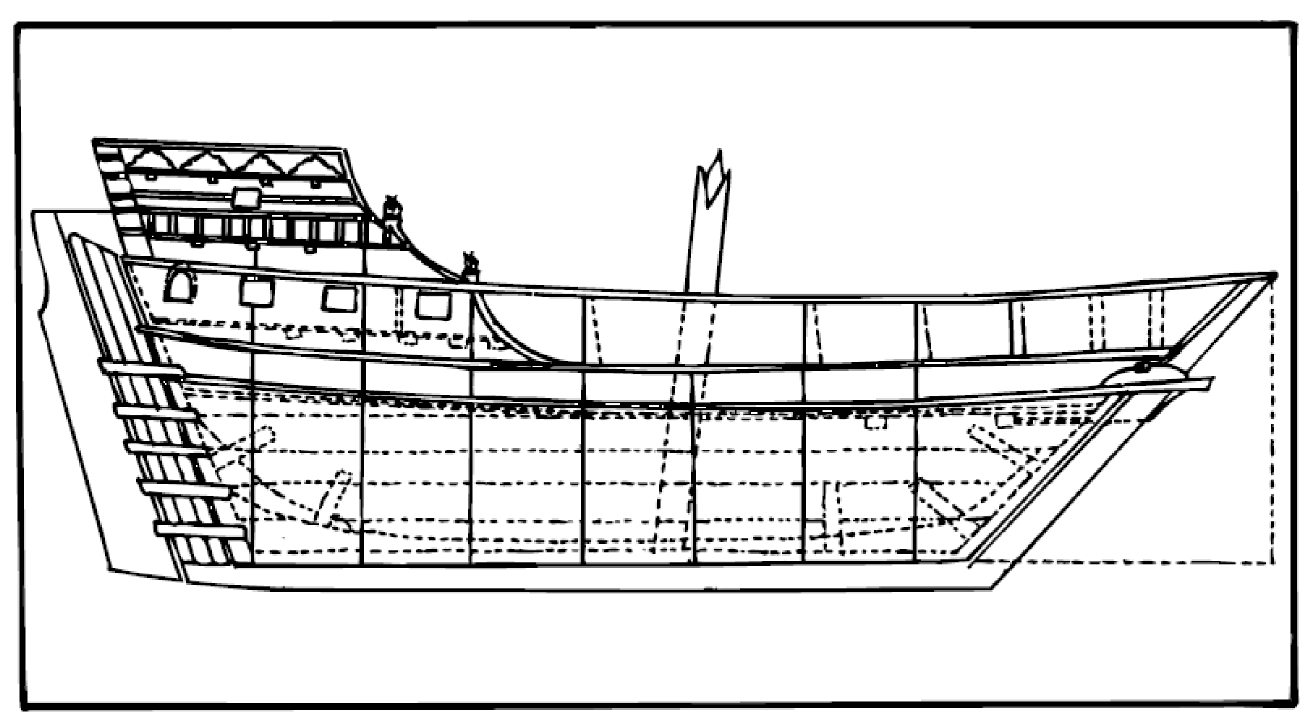
عندما نتحدث عن انواع السفن فلن نستطيع التحدث عن سفن كل منطقة على حدة. بل نتعرض لسفن المحيط باعتبارها وحدة واحدة. فضلا عن أن المحيط في تلك الفترة كان يكون وحدة ثقافية واحدة زالت بينها الحواجز وتقاربت فيها كل الاتفاقات. كما أننا في حديثنا عن انواع السفن اعتمدنا على مصادر مختلفة، بعضها معاصر لفترة الدراسة والبعض الاخر لعصور لاحقة مثل ابن بطوطة. والسبب في استخدامنا للمعلومات الواردة في المصادر المتأخرة كما ذكرن سابقا أن سفن المحيط الهندي لم تتغير على طول تاريخ العصور الوسطى. ومن أنواع السفن التى أستخدمها العرب والمسلمين في العصور:

a) البغلة

من أقدم أنواع السفن التى تجوب البحار الهندية. يبلغ طولها نحو أربعة وسبعين قدما، أما العرض فهو خمسة وعشرون قدماً، أما العمق فيقدر بحوالى احد عشر قدماً. وكانت حمولتها تتراوح ما بين مائة وخمسين طنا واربعمائة طن. وكان لهذا النوع من السفن صار واحد وشراع مثلث الشكل، وللكبيرة منها ثلاث صوار واشرعة مثلثة كما أنها كانت تزخرف بحفريات ونقوش دقيقة تبنى هذه السفينة من جذوع الاشجار والالواح الخشبية. أما جدار السفينة الاعلى فيبطن بالحصير من فوق السطح الخارجي، وارتفاع هذا الجدار ثمانية أقدام من أرضية السفينة[2].

---

[1] Ibid, p.126.
[2] John Edye Esq., On the Native Vessels of India and Ceylon, 1834, p 12- 13.



سفينة البغلة

. E.John, On the Native Vessels, Plate XII

b) البارجة

وجمعها بوارج وهي كلمة هندية عربها العرب عن لفظ (بيره) التي هي إلى اليوم في اللغة الهندستانية (بيرا). والبارجة سفينة كبيرة، ولقد استعمل العرب لفظ بارجة كأنها عربة للنعت بها فيقال سفينة بارجة بمعنى سفينة مكشوفة، وقد أخذ العرب البوارج عن الهنود بعد الإسلام فكانوا يقاتلون عليها وبها يتاجرون. وقد وردت البوارج في المصادر التاريخية التي تعرضت لفتح المسلمين لبلاد السند، فلم يعرف العرب البوارج إلا لما اختلطوا بالهنود عندما افتتحوا السند وغيرها في القرن الأول للهجرة، وكان ولاة السند من المسلمين في ذلك العهد تستعملها في الفتوح ومحاربة الأعداء من الهنود[1].

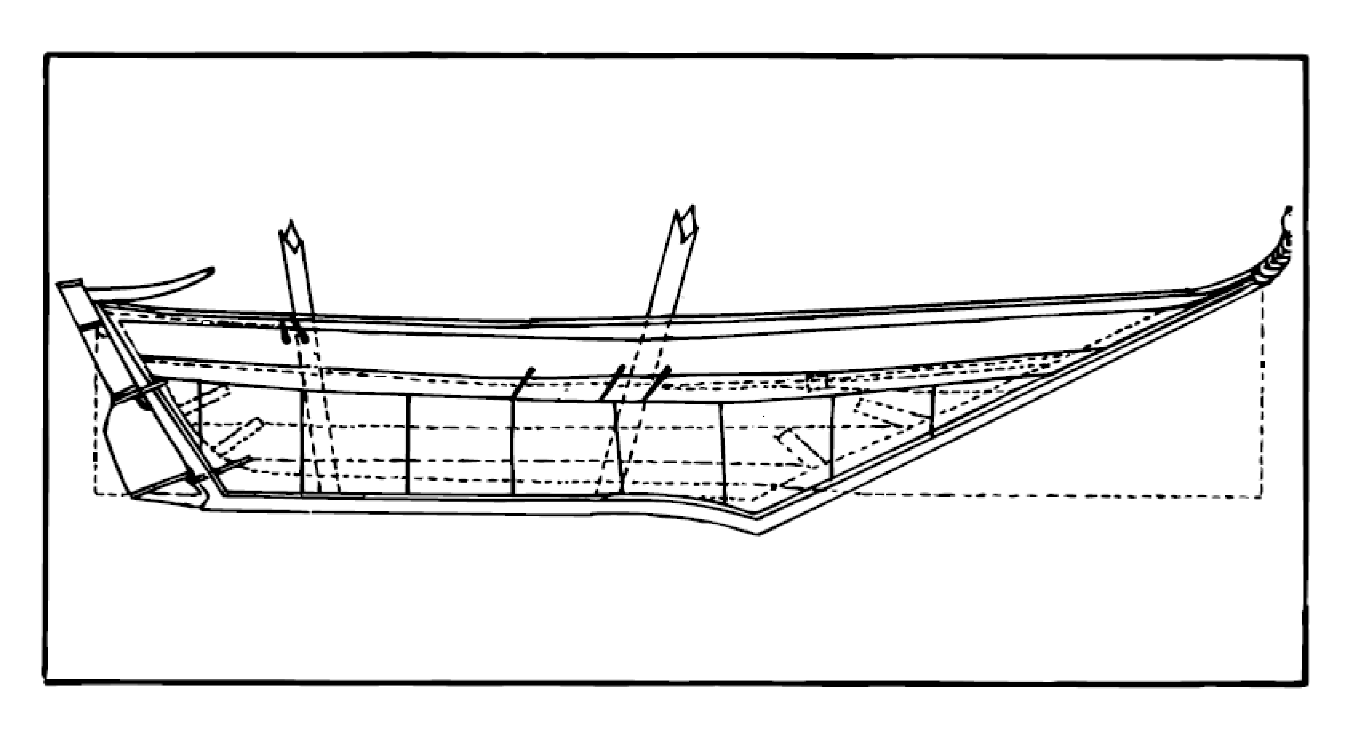
وهى من السفن التجارية التى كانت تستخدم في مياه المحيط الهندي وخليج البصرة. ويذكرها المسعودي بأن اصلها من مراكب الهند[2].

1 عبدالفتاح عبادة، سفن الاسطول الإسلامي أنواعها ومعدنها في الاسلام، مصر 1913، ص 96.

2 المسعودي، التنبيه، ص 355.

c) الباتامارس The Patamars

من أفضل سفن الهند لأنها تبحر على نحو جيد لافت للنظر، وتتسع لحمولة كبيرة. ويرجع اصلها الى تجار الهند فقد أستخدموها في تجارتهم خاصة في ميناء بومباي. فهي تقوم على أمر الملاحة التجارية بأسرها في ذلك الميناء .وهي على شكل الغراب، ولها مقدمة مدببة ويبلغ طولها ستة وسبعين قدما، وواحدا وعشرين قدما في العرض، ويبلغ عمقها أحد عشر قدما وحمولتها ما يقرب من مائتي طن. وتوجد سفينة أخرى من النوع نفسه أصغر، حيث تبلغ حمولتها حوالي ستين طنا. وكان يوجد في السفينة الصغرى صار واحد أما الكبرى فلها صاريان. والصاري الأمامي مائل نحو الأمام ويبلغ طاقم تلك السفينة من عشرة إلى اثني عشر رجلا[1].



سفينة الباتامارس The Patamars

E.John, On the Native Vessels, Plate X

[1] شوقي عبدالقوي عثمان، مرجع سابق، ص 96.

d) الباركات Barks

نوع من أنواع السفن الهندية التى تم أستخدامها في التجارة في العصور الوسطى، ولها ثلاث صوار وسعتها حوالى الف سلة من الفلفل، ويتراوح طاقم العمل عليها ما بين ستين الى مائة ملاح. وكثيراً ما كانت تستخدم في سحب السفن الكبرى. وتزود سفن الباركات بقوارب صغيرة تعلق على جوانب السفينة لاستخدامها اذا دعت الحاجة[1].

e) الجنك

من أكبر وأعظم السفن في المحيط الهندي في العصور الوسطى. يرجع أصلها الى الصين حيث كانت تصنع في مدينة الزيتون في الصين. تضم السفينة أكثر من مائة قمرة وتعمل بعشرة أشرعة مع اعتدال الرياح. يذكر ابن بطوطة: (أن بها اثني عشر قلعا، وقلعها من قضبان الخيزران منسوجة الحصر، ويديرونها حسب دورات الرياح. ويخدم في المركب منها الف رجل؛ منهم البحرية ستمائة، ومنهم أربعمائة من المقاتلة تتكون منهم الرماة وأصحاب الدرق، والذين يرمون بالنفط. ويتبع كل مركب كبير منها ثلاثة: النصفي والثلاثي والرباعي. ولا تصنع هذه المراكب الى بمدينة الزيتون من الصين او بصين كلان. وعلى جوانب السفينة تكون مجاديفهم، وهي كبار الصواري يجتمع على أحدها العشرة والخمسة عشر يجدفون وقوفا على أقدامهم) ويستطرد ابن بطوطة في وصفه للجنك فيقول: (إنهم يجعلون للمركب أربعة ظهور، ويكون فيه البيوت والمصاري والغرف للتجار، وعليها المفتاح يسدها صاحبها)[2].

ويبدو أن البيوت نوع من الغرف. أما الصاري فكما هو واضح فإنها تشبه الجناح بالفندق أو غرفة ضخمة، حيث إنه ملحق بها مرحاض خاص وهو السنداس. أما الغرف فيبدو أنها للإقامة الجماعية[3].

وكانت ترسو قرب ميناء سيراف في خليج البصرة لانها لا تستطيع الوصول الى البصرة والابلة لذا كانت حمولة الجنوك تنقل إلى سفن أصغر منها لنقلها الى البصرة والابلة[4].

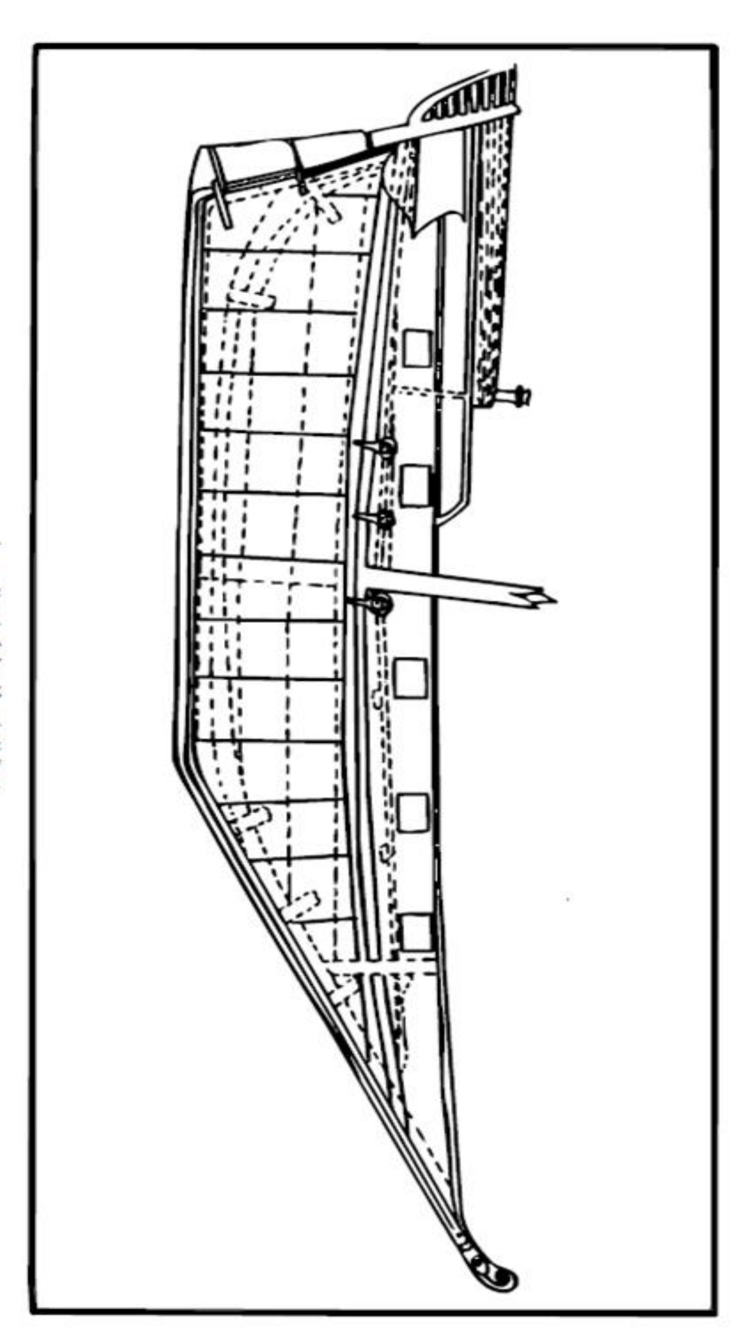
f) الداو Dhow:

سفينة حمولتها نحو مائة وخمسين طنا إلى مائتين من حيث الحجم، وهي مبنية على شكل الغراب، طولها نحو خمسة وثمانين قدماً، وعرضها عشرون قدماً، وعمقها أحد عشر قدما. وهذا النوع من السفن كان يصنع في كوشين (Cochin) على ساحل الملبار إلى عهد قريب. وهي عادة ذات شراع واحد، وتصميم الصاري الخاص بها يميل بانحدار جهة الأمام من أجل الحفاظ على السفينة في حالة الأمواج. وقد عدل العرب العديد من هذه السفن حيث جعلوها بصاريين.

---

1 المرجع نفسه، ص 96.
2 ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، ج2، مصدر سابق، ص 141.
3 شوقي عبدالقوي عثمان، مرجع سابق، ص 259.
4 عبدالباسط مصطفى مجيد الرفاعي، وسائط النقل المائي، ص 85.

استخدم العرب هذه السفينة في الاعمال العسكرية في البحر الأحمر والخليج العربي. كما أستخدمها القراصنة أيضا في المحيط الهندي كسفن قرصنة. وعادة ما تقوم تلك السفن برحلة بحرية واحدة في الموسم الواحد صوب الجنوب، من الجزيرة العربية مستفيدة من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية، في طريق الوصول، والرياح الجنوبية في طريق العودة[1].



سفينة الداو، لاحظ كوات التحميل
E.John, On the Native Vessels, Plate XI

[1] Edye. J., On the Native Vessels. , p. 11 - 12

g) الدوني Doni

من سفن الساحل الشرقي للهند، وتشبه في شكلها التابوت، ويبلغ طولها عشرين قدماً وعرضها عشرين قدماً ذات قاع مسطح، ويبلغ العرض في أكثر مواضعه نحو سبعة اقدام، ويقل هذا المعدل في الاجزاء الامامية والخلفية من السفينة. وتتشابه مقدمة السفينة ومؤخرتها. أما دفتها فيبلغ طولها نحو أربعة أقدام ولها صار واحد. ويبلغ غاطسها نحو تسعة أقدام. ومرساتها تصنع من ربط ثلاثة من جذوع الشجر المقوسة معا. ثم يربط معها أحجار ثقيلة. نشطت هذه السفينة في التجارة بين ساحل الهند الشرقي وجاوة وسيلان، وإبحارها دائماً ما يكون بحذاء الساحل وفي المواسم المعتدلة فقط[1].

وقد درج البحارة على ظهر تلك السفينة عندما يكونون في ظل تيار هادئ على إلقاء ملء قبضة من الرمال ، أو القواقع وريش الطيور في الماء، وعلى اثر ذلك يستطيعون حساب معدل سرعة التيار ويحددون اتجاههم. وذلك عن طريق انحراف الريش فوق سطح المياه. أو عن كيفية ترسيب الرمل أو القواقع[2].

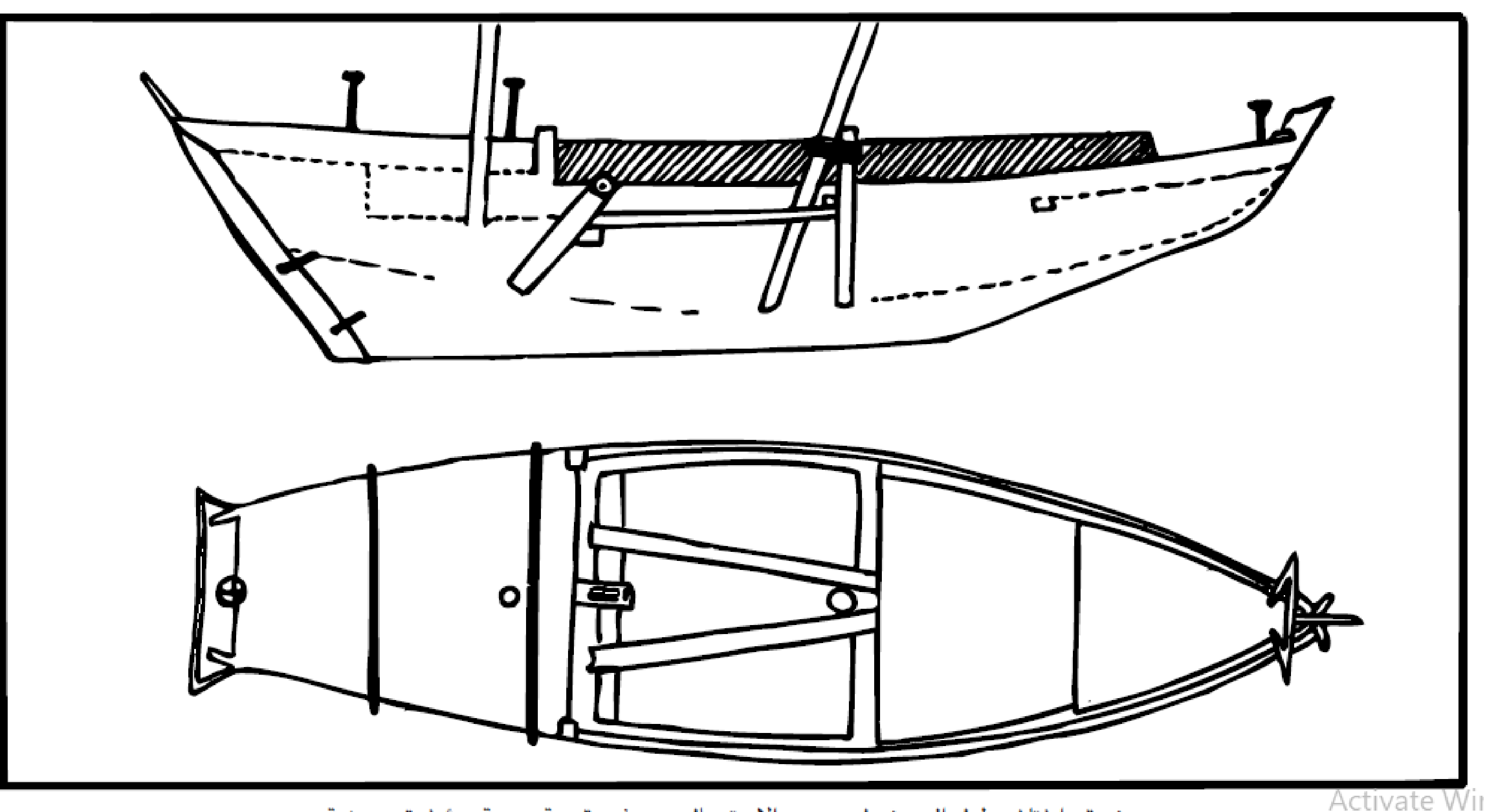
h) السنبوق

يسمى سُمْبكُ أو صُنْبوق يطلق عليه أحيانا كما في قاليقوط السمبوق. ويبدو أن هذا النوع من السفن كان أكثر انتشارا على سواحل المحيط الهندي، حيث وجد على سواحل قاليقوط، وهى ذات قيعان مستوية، كما وجدت على الساحل العربي[3].

تتراوح حمولته بين عشرين طنا ومائة وخمسين طنا وطوله يبلغ ثمانية قدما. وهنالك نوع أخر هو السنبوق المخيط، استخدم في العصور الوسطى في موانئ عمان. يعد من أهم المراكب العمانية لعراقته، ويستخدم فيه الشراع المربع، وتثبت اجزاؤه بربطها إلى بعضها بالياف النارجيل، وله دفة صغيرة وجاديف وصاري واحدة ويعمل عليه طاقم من أربعة إلى ثمانية رجال[4].

ومما يدل على سعة انتشاره رؤية ابن بطوطة له ويسميه الصنبوق في أكثر في مكان. فقد راه في مقديشو وفي ظفار وفي البصرة، وعلى سواحل قاليقوط فيقول: ركب من البصرة في سنبوق وهو القارب الصغير إلى الإبلة على حد قوله وبينها وبين البصرة عشرة أميال. وفي موضع اخر عند كلامه عن سلطان مقديشو يذكر أنه متى ما وصل مركب إلى مقديشو يذهب إلى صنبوق السلطان. وعندما يأتى الى ظفار يذكر أنه متى ما وصل مركب من الهند أو غيرها خرج عبيد السلطان إلى الساحل وصعدوا في صنبوق إلى المركب[5].

[1] شوقي عبدالقوى عثمان، مرجع سابق، ص 102.
[2] August Toussaint. A History of the Indian Ocean, U.S.A, 1961, p.13.
[3] John Winter Jones, The Travels of Ludovico di Varthema, London 1863, p 154.
[4] شوقي عبدالقوى عثمان، مرجع سابق، ص 105.
[5] ابن بطوطة، مصدر سابق، ص 16.



سنبوق: اختلف طول السنبوك حسب الاستعمال وهو ذو مقدمة مدببة ومؤخرة عريضة.

James Hornell, Water Transport, P.237

i) الفجيني Vegini

من أكبر سفن المحيط الهندي التى تم استخدامها في العصور الوسطى، يبلغ طولها حوالي مائة وستة وسبعين ذراعا. اما عرضها فيبلغ حوالى عشرين ذراعا، وارتفاعها حوالى سبعة عشرة ذراعا، ويلاحظ على تلك السفينة انها ليس بعريضة بالقياس الى طولها. فعرضها ثمن طولها وهذا بخلاف الشائع حيث يبلغ عرض السفينة في أغلب الأحيان حوالى ثلث او ربع الطول[1].

بالاضافة الى هذه السفن العملاقة كانت هنالك السفن متوسطة الحجم، وكانت تعمل في نقل البضائع في موانئ المحيط المختلفة، وإن تميزت بصغر حمولتها التى لم تكن تتجاوز مائتي طن كالسنبوق والدوني وغيرهما.

كذلك كانت هنالك القوارب الصغيرة التى يبلغ طولها من عشرة أقدام إلى 35 قدما، وكانت مهمتها الاساسية سحب السفن الكبيرة أو ارشادها الى مسالك الميناء، أو تفريغ البضائع إذا رست السفينة بعيدة عن الميناء، أو تحميلها بالبضائع ايضا وهي خارج الميناء. كما كانت تستعمل كقوارب انقاذ تعلق على جانبي السفن، كما أن هناك أمر مهم هو أن جميع المصادر التى تناولت سفن المحيط الهندي تحدثت عن السفن التجارية بصفة اساسية، ولم تتطرق الى سفن حربية، مما يدل على هدوء مياه المحيط الهندي وأن السلام عم ربوعه على طول تاريخ العصور الوسطى، ولم يكن للشعوب التى تقطن على شواطئ المحيط هم سوى الاشتغال بالتجارة. فكانت موانيه مفتوحة للجميع[2].

3) الحياة الملاحية في البحر

موضوع الملاحة فنى الى حد بالغ، فالملاحون الأوائل لم يكونوا في رحلاتهم يبتعدون أبداً عن الشاطئ بحيث لا يرونه وكان لابد للابحار في المحيط من معرفة عظيمة بالفلك. وكان العرب القدامى على عهد النبي صلى الله عليه وسلم يهتدون بالنجوم فالله تعالى يقول: (وهو الذى جعل لكم النجوم لتهتدوا بها في ظلمات البر والبحر قد فصلنا الايات لقوم يعملون)[3].

في العصر العباسي في عهد الخليفة المأمون، تطور علم الفلك تطوراً سريعاً. وفي القرن الثامن ترجمت كتب فارسية وهندية الى العربية. كما ترجم في القرن التاسع كتاب المجسطى لبطليموس وكتب يونانية أخرى في علم الفلك. كما قامت مراصد فلكية في كل من جنديسابور وبغداد ودمشق وغيرها. كما قام العالم على بن عيسى بكتابة رسالة في الفلك عام 830م. وأعقب ذلك التطور العلمي في علم الفلك ظهور العديد من العلماء المسلمين، كالخوارزمي والبتاني والبيروني والخيام وكانت لهم مساهمات كبيرة في علم الفلك وقد أستخدم الحمائم في العصور الوسطى حيث كانت ترصد الشواطئ وتستعمل كذلك في أرجاء المحيط الهندي. ويذكر لنا جورج حوراني ان السفن الفارسية كانت تستعين بها في القرن التاسع[4].

---

[1] K.M.Panikkar, India and the Indian Ocean,(London), p.30.

[2] شوقي عبدالقوي عثمان، مرجع سابق، ص 110.

[3]

[4] جورج حوراني، مرجع سابق ص 277.

وكانت خطوط الطول تحدد بارتفاع الشمس أو النجم القطبي، وكانت خطوط عرض كل ميناء تسجل في دفتر الارشادات البحرية التى يطلق عليها اسم رهماني. وكان يضم معلومات عن الرياح والسواحل والشعاب. بل في الواقع كل شئ يحتاج اليه الربان الى معرفته. وكان المقدسي في اواخر القرن العاشر الميلادي أول من اشارة إلى الرهماني، وذلك حيث يقول: (وصاحبت مشايخ فيه ولدوا ونشأوا من ربانيين وأشاتمة... ووكلاء وتجار، ورايتهم من أبصر الناس به وبمراسيه وأرياحه وجزائره، فسالتهم عنه وعن أسبابه وحدوده ورأيت معهم دفاتر في ذلك يتدارسونها ويعولون عليها ويعملون بما فيها). ويذكر أيضا المقدسي الخرائط ويسميها الصور[1].

ويمكن أستنتاج فكرة عامة عن سرعة السفن في المحيط الهندي على الرغم من أن هذه الأرقام التى ذكرتها المصادر العربية تنقصها الدقة إلى حد ما. لكن نراها أذا جمع بعضها إلى بعض تكاد تكون واحدة، وهي أن السرعة العادية كانت تتراوح بين عقدتين وأربع عقد[2]. كانت الرحلة من كله بار الى الموانئ العمانية التى يذكرها برزك بن شهريار حيث كانت سرعتها تتراوح بين اربعة عقد أو خمس على الاقل. وهذه السرعات ضعيفة إذا قورنت بسرعة السفن الشراعية الاوربية في عصر النهضة[3].

تصف رحلة السندباد الخامسة في الف ليلة وليلة تنظيم الرحلات والحياة في البحر، وذلك حيث يقول السندباد: (فحدثتني نفسه في السفر والتفرج في بلاد الناس وفي الجزائر. فقمت، وهممت في ذلك، وأشتريت بضاعة نفيسة تناسب البحر، وحزمت الحمول سرت من مدينة بغداد، وتوجهت إلى مدينة البصرة، ومشيت على جانب الساحل، فرأيت سفينة كبيرة عالية مليحة، فأعجبتني، فاشتريتها، وكانت عُدَّتها جديدة واكتريت لها رئيساً بحرية، ونظرت عليها عبيدي وغلماني، وأنزلت فيها حمولي. وجاءني جماعة من التجار، فنزلوا حمولهم فيها، ودفعوا إليّ الأجرة، وسرنا نحن في غاية الفرح والسرور، وقد استبشرنا السلامة والكسب)[4]. هذه النص الذى أوردناه يصف لنا أن التاجر كان يشترى السفينة بأكملها ويبحر بها على هذا النحو دون إعداد.

كانت الرحلة البحرية في تلك الايام حافلة بالمشاق، فالسفن أولاً كانت في الغالب شديدة الزحام. ويذكر برزك ان ثلاث سفن كبيرة كانت تحمل الواحدة منها أربعمائة شخص. يضاف الى ذلك الوقفات الطويلة في الموانئ الحارة الرطبة، حيث كانت السفينة تحت رحمة الحاكم المحلي لذلك كان لابد من تقديم بعض الهدايا الثمينة الى الحاكم. والتى تعتبر كنوع من أنواع رسوم الموانئ. وكثراً ما كانت السفينة تجبر على التوقف في الميناء حتى تستنفد جميع أسبابها[5].

وقد أورد لنا برزك بن شهريار غرق سفينة في الطريق إلى الهند بقوله: (ومن مصائب البحر المشهورة التى أثرت إلى يومنا هذا ما حدثني به بعض التجار قال: "خرجت مركب من سيراف في سنة ست وثلثمائة هجرية (اي 919) يريد صيمور. وكان معنا مركب عبدالله بن الجنيد ومركب سبا. وكانت هذه الثلاثة مراكب في

---

[1] جورج حوراني، مرجع سابق، ص 279.

[2] العقدة: هي وحدة قياس السرعة البحرية وتساوى 1853 متر/ساعة

[3] برزك بن شهريار، مصدر سابق، ص 130.

[4] الف ليلة وليلة، الكتاب الثالث، تحقيق أنطوان صالحاني اليسوعي، بيروت 1927، ص 317.

[5] جورج حوراني، مرجع سابق، ص 291.

نهاية الكبر، ومن المراكب الموصوفة في البحر، ونواخذتها مشهورون لهم قدر ومنزلة في البحر. وفي المراكب ألف ومائتان رجل من التجار والنواخذة وغيرهم من صنوف الناس، وفيها من الأموال والأمتعة مالا يعرف مقداره لكثرة. فلما سرنا أحد عشر يوماً رأينا آثار الجبال ولوايح أرض سندان وصيمور، وماسار هذا السير السريع قبلهم أحد فيما سمعنا. فاستبشرنا وسررنا، وبشر بعضنا بعضا بالسلامة، وأخذنا في الأستعداد، لأنا قدرنا أن نصبح من غد الأرض. ثم جاءتنا الريح من الجبال، فلم نضبط الشرع، وأخذنا الخب والمطر والرعد والبرق، فقال الربانية نطرح الأمتعة، فمنعهم أحمد (رّبان مركبنا)، وقال لا أطرح إلا بعد أن يخرج الأمر عن يدى وأعلم أني هالك. ونزل الرجال ينزفون الجَمَّةْ من الجانبين. والمركبين على مثل حالنا، كل واحد منهما ينتظر ما يفعل من طرح أو غيره فيفعل مثله. وضج التجار (في مركبنا)، وقالوا له (لأحمد) اطرح الأمتعة فإنا نهلك، فقال لا أطرح البته، وما زال الأمر يتزايد الى أن مضت ستة أيام. فلما كان في اليوم السادس، وكاد المركب أن يغوص في البحر، قال أطرحوا الحمولة، فلم يمكن طرح شئ، لأن كل الأمتعة ثقلت بالمطر، وأشتد الأمر، فأنزلوا القارب إلى الماء، ونزل فيه ثلاث وثلاثون رجلاً. وقيل لأحمد قم فانزل في القارب، فقال لا أبرح مركبي، فإنه أرجى السلامة من القارب وإن تلف تلفت معه، فلا حظ لي في الرجوع بعد تلف مالي".

قال لي هذا التاجر:

"فمكثنا في القارب خمسة أيام، ليس معنا لا ما يؤكل ولا ما يشرب، إلى أن لم يبق فينا فضل أن نتكلم بكلمة من الجوع والعطش والشدة التى مضت علينا في البحر، والقارب تقلبه الأمواج والرياح لا ندرى هو في البحر أم لا. ولشدة الجوع وما نحن فيه أومينا إلى بعضنا بعضاً أن نأكل واحداً منا. وكان معنا في القارب صبي سمين لا يبلغ، وكان أبوه في جملة من تخلف في المركب، فعزمنا على أكله. فأحس الصبي بذلك، فرايته وهو ينظر الى السماء ويحرك شفتيه وعينيه تحريكا خفيا، فما مضت ساعة حتى رأينا آثار الأرض. ثم لا حت لنا الأرض، ثم جنح القارب الى، ونزل رجلين الى القارب، فقالا لنا من أين أنتم، فقلنا من مركب فلان. فأخذوا بأيدينا، وأخرجونا إلى الأرض، فوقعنا على وجهنا مثل الموتى، فحملونا الى البلد. وهلك جميع أهل المراكب الثلاثة، فلم يسلم منهم أحد إلا نفر من الذين كانوا في القارب. وكان في جملتهم ربان المركب أحمد، وكان أسمه بقى، وتوفى أيضا نفر كبير من جوه النواخذة والربان والتجار، كما كان هنالك خسائر ضخمة في الأموال)[1].

[1] برزخ بن شهريار، مصدر سابق 165 – 168.

المبحث الثالث : الموانئ والمراكز التجارية حول المحيط الهندي في العصر العباسي

أولاً: مواني ومراكز خليج البصرة وبحر العرب

1- البصرة:

بناها العرب في نفس سنة الفتح 14 هـ ولكنهم لم يستطيعوا القضاء على مركز أبلة التجاري. ولعل السبب أن البصرة بدلاً من أن تكون مدينة تجارية أصبحت مركزاً حربياً وسياسياً للعرب. ومع ذلك أخذت تجرة الهند والصين تتحول اليها رويداً رويداً. وعظم عمرانها على رغم الانقلابات السياسية الطارئة عليها. لاسيما في أواخر القرن الاول الهجري بعد أن فتح العرب السند. فأصبحت سوقاً للتجارة الهندية[1].

كانت التجارة البحرية خلال السنوات الاولى من الخلافة العباسية تمر من البصرة[2]. واحتلت مكانة تجارية هامة بفضل موقعها فكانت تستقبل كل أنواع السلع القادمة من الشرق. كما كانت تصدر عن طريقها كافة السلع والبضائع الى سائر أقطار الارض، حتى أن الجاحظ وصفها بقوله: (العراق عين الدنيا، والبصرة عين العراق) [3].

في زمن العباسيين أصبحت البصرة أحد أهم المراكز التجارية في العالم الاسلامي، ومحط رحال التجار وحركة تبادل السلع المستوردة من الهند والصين الى مصر وشمال افريقيا. وعن هذه الحركة النشطة يحدثنا الجاحظ 879م، بان عدد السفن التى كانت تدخل الى البصرة وتخرج منها حوالي الفي سفينة يوميا[4].

كما اعتبرها سليمان التاجر مبدأ الطرق التجارية المتجهة نحو الجنوب ومحط رحالها[5]. كما حملت لقب أرض الهند نظراً لارتباطها بالرحلات التجارية المتجهة من وإلى الهند[6].

كما نجد أن ضريبة المكوس التى تؤخذ من السفن زادت في ميناء البصرة بسبب كثافة السفن القادمة اليها. حتى أصبحت من أكبر الموارد المالية للخليفة في بغداد. وتم تخفيض الرسوم حتى أصبحت أيام الخليفة المقتدر بالله 306هـ حوالى 22.575 ديناراً[7].

---

1 السيد سليمان الندوي، "العلاقات التجارية بين العرب والهند"، مجلة ثقافة الهند، مج 1، العدد 2، يونيو 1950، ص 106.
2 البصرة: أشتق أسمها من الحجارة السوداء، نشأت في عهد الخليفة عمر بن الخطاب في سنة 17ه-638.
3 الجاحظ، أبي عثمان عمرو بن بحر، كتاب التبصرة بالتجارة، القاهرة 1935، ص 03.
4 عصام سخنيتي، بحوث في التاريخ العربي الاسلامي، الاردن 2013، ص 282،281.
5 التاجر، مرجع سابق، ص 35.
6 الذهبي، سير أعلام النبلاء، تحقيق شعيب الارناؤوط، بيروت 2010، ص305.
7 السيد سليمان الندوي، مرجع سابق، ص 106.

2- الأُبلة

فتح العرب على العراق سنة 14هـ، وكان قبل ذلك في العهد الفارسي. ويمثل ميناء الأبلة الميناء الأكبر والأشهر على الخليج الفارسي للتجارة الهندية، تقع على مقربة من البصرة. وقد كثرت التجارة القادمة اليها من الشرق الاقصى، وكانت السفن القادمة من الهند والصين ترسو بها[1].

يقول عنها ياقوت الحموى: (الأُبلة[2] بلاد على شاطئ دجلة البصرة في زاوية الخليج الذى يدخل الى مدينة البصرة)[3]. وكانت تسمى قديماً ابولوجوس ، وتقع على شاطئ نهر دجلة الى الشرق من البصرة وهي ميناء صغير إلا أن الحركة التجارية كانت نشطة فيها اذا كانت السفن التجارية ترسو فيه وهي مدينة عامرة بالسكان[4].

ابن خردابة يعد أول الجغرافيين الذين ذكروا الأبلة واهميتها التجارية في تجارة الشرق العالمية، وذلك حين تحدث عن تجار اليهود الراذانية[5]. كما أن الرحالة الفارسي ناصر خسرو زارها ووصف ازدهارها قائلاً: (مدينة عامرة وقد رايت قصورها وأسواقها ومساجدها واربطتها، وهي من الجمال بحيث لا يمكن وصفها)[6].

كانت ترسو فيها السفن الضخمة التى لا تستطيع الرسو في البصرة، كما كانت تنطلق منها السفن نحو شواطئ الهند حتى أن العرب اطلقوا عليها اسم "فرج الهند[7]" ورغم أنه تأثرت بثورة الزنج عام 256هـ/870م، الا أنه عادت نشاطها بعد ذلك[8].

3- موانئ الساحل العماني

لعبت موانئ الساحل العماني دوراً كبيرا في تجارة المحيط الهندي لان موقعه المثالي على مدخل الخليج يتوسط التجارة القادمة من الشرق والقادمة من الغرب، فهي تتمتع بموقع جغرافي مهم فهي تقع على مدخل الخليج. كما أن شواطئها محاطة بجبال تحميها من الرياح القوية، وبفضل الموقع الاستراتيجي الذى تمتعت به الموانئ العمانية على طريق التجارة البحرية في المحيط الهندي فقد ازدهرت حتى أصبحت مضرب الامثال في رواج التجارة وقال عنها المقدسي: (من أراد التجارة فعليه بعدن أو عُمان أو مصر)[9].

ومن أهم تلك الموانئ:

---

1 السيد سليمان الندوي، مرجع سابق، ص 105.

2 يرجع تاريخها الى العهد الساساني بل الى اقدم من ذلك فهي اقدم من مدينة البصرة ، وقد تم فتحها على يد عتبة بن غزوان سنة 14هـ، في عهد عمر بن الخطاب رضى الله عنه، انظر المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام، بيروت 1968، ج1، ص 20.

3 الحموى، مرجع سابق، ج1، ص 77.

4 إبراهيم سليمان الكروي، طبقات مجتمع بغداد في العصر العباسي الاول، الاسكندرية 2008، ص 78.

5 ابن خرداذبة، المسالك، ص 153.

6 ناصر خسرو، سفر نامة، ترجمة يحي الخشاب، القاهرة 1993.

7 فرج الهند: يقصد بها ركيزة الهند نظراً للعلاقات القوية التى تربط بينها وبين الهند.

8 ابن الاثير الكامل فب التاريخ، ج5، ص359-369.

9 المقدسي، مرجع سابق، ص93.

A. صحار

تعتبر صحار[1] من أقدم موانئ الساحل العماني الهامة. وكان عند ظهور الاسلام مركزا تجارياً مهماً. وظهرت أهمية الميناء العماني منذ إنشائه على يد الفرس في القرن الثالث الميلادي. وقد كانت تقام بها أسواق العرب السنوية قبل الاسلام. وكانت مراكزاً لصنع الثياب الصحارية التى انتشرت في جزيرة العرب في القرن الاول الهجري / السابع الميلادي. وكانت محطة تموين ومنطلقا للسفن المسافرة الى الصين، وقد بلغت صحار أوج ازدهارها في القرن الرابع الهجري، واستمر هذا الازدهار حتى القرن السابع الهجري، وتحدث المقدسي عن إزدهارها ووصفها قائلا: (هي قصبة عُمان وليس على بحر الصين اليوم بلد أجمل منه)[2].

تعد أيضا ملتقى السفن التجارية المحملة بالبضائع القادمة من الهند والخليج العربي. وكانت السفن تفرغ جزء من حمولتها في هذا المركز التجاري الكبير قبل إنعطافها للخليج العربي ويقول عنها الاصطخري "... بها متاجر تجار البحر، وهي اعمر مدينة بعمان وأكثرها مالاً. ولا تكاد تعرف على شاطئ بحر فارس بجميع بلاد الاسلام مدينة أكثر عمارة ومالاً من صحار"[3]، كما وصفها ابن حوقل بقوله: (... وبها من التجار ما لا يحصى)[4]، وقد أدت حاجة التجار للرسو في صحار الى فرض بعض الرسوم الجمركية على السفن[5].

كما كانت صحار من أقدم مدن عمان وأكثرها أموالاً قديماً وحديثاً ويقصدها كل سنة من تجار البلاد ما لا يحصى عددهم. واليها تجلب البضائع من اليمن ويتجهز منها بأنواع التجارات، وأحوال أهلها واسعة جداً ومتاجرها مربحة.

B. ميناء مسقط

من الموانئ الهامة على الساحل العماني. وتقع على مدخل خليج عمان في الجزء الجنوبي الشرقي من شبه الجزيرة العربية. وتحيط بشواطئها الصخور والجبال الشاهقة، فتأمن السفن من أخطار العواطف يقول عنها ياقوت الحموى: (هي مدينة من نواحي عمان في أخر حدودها مع اليمن على ساحل البحر)[6].

فهي بموقعها هذا تسيطر على أقدم الطرق التجارية البحرية في العالم، وهو الطريق البحري بين الخليج العربي والمحيط الهندي. وتتحكم في مضيق هرمز عند مدخل الخليج[7].

---

[1] صحار: فتحها المسلمون أيام أبي بكر الصديق رضي الله عنه في السنة ال 12 هـ، أنظر الحموي، مرجع سابق، ج3، ص 393-394.

[2] المقدسي، أحسن التقاسيم، ص 92.

[3] الاصطخري، مرجع سابق، ص 92.

[4] ابن حوقل، صورة الارض، ص 32.

[5] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 120.

[6] الحموى، مرجع سابق، ج5، ص127.

[7] حسان حلاق، مدن وشعوب إسلامية، بيروت د ت، ج1، ص 134.

C. ميناء قلهات

مدينة بعمان على ساحل البحر تلجا اليها اكثر السفن القادمة من الهند، وتقع على مدخل الخليج العماني. ويتميز مينائها بموقع حصين، وأغلب السفن التى كانت ترسو به قادمة من الهند وكانت تأتي بالاقمشة والتوابل والخيول التى يشتريها التجار في الميناء[1].

وقد وصفها ابن بطوطة لما زارها في القرن 7هـ/14م فقال: (هي مدينة على الساحل، حسنة الاسواق... والارز يجلب اليهم من الهند، وأهلها أهل تجارة)[2]، وقال عنها ماركو بولو: (تتوفر على ميناء جيد جداً تصله من الهند صائفة من البضائع تباع فيه، حيث يتوزع على سائر البلاد الداخلية)[3].

وعلى الرغم من الازدهار التى عرفته موانئ الخليج العربي الا أنها لم تسلم من الحركات الثورية التى هددت الحركة التجارية ومن أهمها حركة الزنج 255هـ - 869م. وحركة القرامطة في سنة 261هـ- 875م.

4- ميناء سيراف

كانت تمثل المركز الدولى للتجارة البحرية في المنطقة. وقد لعب العوامل الطبيعية دوراً هاماً في بروز هذا الميناء. فكما ذكر سليمان التاجر أنه كان من الصعب على السفن الصينية العملاقة الابحار في المجرى الادنى لنهر الفرات بسبب كثرة الارسابات الرملية. لذلك تم إنشاء هذا الميناء ليكون محطة لاستقبال وشحن تلك السفن[4] وكان ظهور ميناء سيراف وانهيار البصرة نتاجاً محتملا للتغيرات السياسية، كالثورات (ثورة الزنج) التى جعلت التجارة اقل أمانا من ذى قبل في ميناء البصرة، فأصبحت تصلها السفن التجارية من الصين والهند واليمن وشرق افريقيا[5].

إزدهرت سيراف وأصبحت تنافس البصرة ومن أهم المدن التجارية ما بين القرنين الثاني والرابع الهجري، وأصبحت اللغة الفارسية أشهر لغة يتكلم بها التجار المسلمين الذين يقصدون الهند وشرق أسيا[6]. ويصف العديد من الجغرافين ثراء مدينة سيراف نتيجة النشاط التجاري، فقال عنها المقدسي: (لم تر عيني في العالم الاسلامي أبنية أجمل من أبنية هذه المدينة...)[7].

لقد بلغت سيراف مبلغا عظيما في التجارة، مما جعل منها منافسا للبصرة في الغنى والثروة[8]. فكانت تزخر بما يقع عليها من أمتعة البحر من العود والكافور والجواهر والخيزران والعاج والأبنوس والفلفل، والصندل وسائر الطيب والأدوية والتوابل التي يكثر طلبها من جميع بلا فارس، حتى أضحى أهلها

---

1 شوقي عبدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 125.
2 ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، ج2، ص137.
3 ماركوبولو، رحلات ماركوبولو، ترجمة، عبدالعزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 1995، ج1 ، ص 83.
4 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 120.
5 شوقي عبدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 126.
6 -آدم متز الحضا ة الإسلامية في القر ن الر ا بع الهجري أوعص النهضة في الإسلام، ت محمد عبد الهادي أبو ردة ، ببير وت د ت، ص 439.
7 المقدسي ، م س، ص 426.
8 حوراني، مرجع سابق، ص 207.

أيسر أهل فارس. فمنهم من جمع الثروة الكبيرة من تجارة البحر، الشيء الذي ساهم مساهمة جليلة في ازدهار هذه المدينة إلى أن وصلت إلي درجة كبيرة من الترف[1].

إلا أن سيراف بدأت تفقد مكانتها التجارية العالمية، حينما تحولت السفن التجارية عنها الى ميناء جزيرة كيس (قيس)[2]. حينما تعرضت في سنة 366هـ/977م، لزلزال استمرت سبعة ايام حتى هرب الناس منها. كما أن انتهى النفوذ البويهي في بغداد الذين كانوا يقومون بالرعاية والاهتمام بميناء سيراف ويعملون على نشاطه، فلم يجد الميناء بفقدان مكانتهم من يعمل على إعادة عمرانه[3].

لكن يبقى دورها التجاري الريادي الفعال خال دا مسجلا في التاريخ بأحرف من ذهب. حيث كانت لؤلؤة الخليج، فكانت بلا منازع من أكبر أسواق الخليج الفارسي حتى أواخر العصور الوسطى. فكان لقربها من الأسواق العربية ذات موقع بالغ الأهمية، لذلك فقد تركزت فيها السلع الغربية أكثر من أي مركز تجاري آخر على الخليج الفارسي. وتصلها السفن التجارية من الصين والهند واليمن ومسقط كما يصلها تجار شرق البحر المتوسط والعراق وإيران. لذا كانت عبارة عن نقطة اتصال مهمة لتبادل السلع الشرقية والغربية[4].

5- جزيرة قيس

هذا الميناء عبارة عن جزيرة صغيرة بالقرب من حدود ايران يطلق عليها العرب قيس. وقد أدى الموقع الممتاز الى ازدياد اهميتها التجارية. وقد انحصر دور أهل جزيرة قيس (كيش)[5] في الوساطة التجارية. وقد ذكر التطيلي في ذلك فقال: (وأغلب سكان الجزيرة دلالون وسطاء بين هذا الحشد الغفير من التجار)[6] إذ تأتيهم أنواع السلع من الحرير والكتان والقطن وأنواع مختلفة من الحبوب ويأتيها تجار الهند بالعطور والتوابل، ومما ساعد على ازدياد الحركة التجارية هو حب أهل جزيرة قيس للعمل في التجارة ونشاطهم الواضح في ذلك[7].

كانت أسواق قيس من أكثر أسواق الخليج ازدحاما بالتجارة الشرقية وقد احتكر حكامها التجارة لحسابهم وكان لهم الأساطيل التي تعمل لحسابهم. وجاء القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي وجزيرة قيس في أوج مجدها التجاري. إلا أن الحروب التي خاضتها في القرن السابع الهجري/الثالث عشر الميلادي أضعفت من قوتها واثر تأثيراً واضحا على وضعها الاقتصادي مما أدى إلى ضياع دورها التجاري في المنطقة[8].

---

1 الإصطخري :المصدر السابق، ص 92.

2 ياقوت الحموى، مرجع سابق، ص 295، الالوسي، مرجع سابق، ص 76:

3 المقدسي ، م س، ص 426.

4 زكي نعيم، طرق التجارة الدولية، القاهرة 1973، ص 121.

5 كيش :ويكتبها الفرس بصورة كيش، ويلفظ اسم الجزيرة بصورة قيس وقيش أيضا، ويقول الحموي أيضا في معجمه أنه منذ أيام عمر ابن عميرة جزيرة قيس صارت فرضة الهند، واليها منقلب التجار، أنظر :الحموي، م س، ج 3 ، ص295 .

6 التطيلي، بنيامين بن يونة، رحلة بنيامين، ترجمة: عزرا حداد، بغداد، 1945م، ص164.

7 المصدر نفسه، ص164.

8 خاضت جزيرة قيس حروب طاحنة ومستمرة مع صاحب هرمز وذلك سنة 611هـ/1214م. للمزيد ينظر: ابن الأثير، الكامل في التاريخ، بيروت، 2008م، 12/303–304.

6- ميناء عدن

تقع عدن في أقصى جنوب الجزيرة العربية عند مدخل البحر الأحمر ويقول عنها المقدسي: (عدن بلد جليل عامر)[1]، واشتهرت عدن بالتجارة لوقوعها على مقربة من مدخل البحر الاحمر جنوباً. حيث كانت ترسوا عليها السفن. يقول عنها ياقوت الحموى: (وهي مدينة مشهورة على ساحل بحر الهند... ولهم أبار مالحة وهي يابسة لازرع ولا شجر ولا ثمر ولا كلأ كثيرة الحريق...)[2]، إلا أنه على الرغم من ذلك فقد حظيت بما لم تحظ به موانئ كثيرة غيرها فقد كانت عدن عبارة عن ملتقى تجارات عالمي المحيط الهندي والبحر المتوسط[3].

اشتهرت عدن على ألسنة التجارحيث كانت تأتي إليها المراكب التجارية العظيمة من كنباية و تانة من شرق افريقيا، و كولم و قاليقوط و منجور و فنكور و سندابور و غيرها من المدن و الموانئ التجارية الهندية و الصينية. و تجلب إليها من هذه الأقاليم سلع غالية كالحرير و السيوف والمسك والعطور والثياب الحسنة والقصدير و الرصاص و اللؤلؤ والحجارة الثمينة وغيرها من الأشياء التي لا تحصى[4].

ثانياً: مواني ومراكز الشرق الاقصى

1- موانئ ومراكز الهند

ساهمت الموانئ الهندية في حركة التجارة العالمية في العصور الوسطى مساهمة فعالة. فهي فضلا عن كونها موانئ تصدير في المقام الاول إلا أنها كانت أيضا موانئ استيراد فقد تعددت وانتشرت على ساحلها[5]. وقد كانت الموانئ الهندية قليلة بحكم الطبيعية الجغرافية، وأهم تلك الموانئ:

a) ميناء كجرات

يعتبر ميناء كجرات من أشهر الموانئ الهندية. حيث يقع شمال غرب الهند مواجها لخليج عمان والساحل العربي. وقد تحكم موقعها في توجهها التجاري حيث صارت علاقاتها التجارية مع العرب قوية، وقد قامت بدور كبير في التجارية الهندية العربية[6].

بجانب الموقع الهام فقد كان هناك وفرة في المنتجات الزراعية كالزنجبيل والفلفل، كما شاعت دباغة جلود الماعز والجاموس والثيران البرية والخراتيت وغيرها. وكانت تلك الجلود المدبوغة مطلوبة في الأسواق العربية، واشتهرت أيضا بصناعة أغطية الفراش من جلد أزرق وأحمر بالغ الرقة والنعومة ويخاط بخيوط الذهب والفضة[7].

---

[1] 4 المقدسي، م س، ص 85.
[2] الحموي، م س، ج 4 ، ص 89.
[3] شوقي عبدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 122.
[4] سراج الدين أبي حفص عمر بن الوردي :خريدة العجائب و فريدة الغرائب، بيروت، لبنان 1991 م، ص 77.
[5] شوقي عبدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 130.
[6] ماركوبولو، م س، ص 321 .
[7] شوقي عبدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 131.

b) ميناء كمباي (بومباي)

يقع هذا الميناء بمدينة بومباي والذي يسمى باسمها، وهي مدينة كبيرة وثاني أكبر مدينة في الهند بعد كالكوت. وهي مدينة تجارية وصناعية كبرى[1]، يصفها الإدريسي " بأنها مدينة حسنة، وماؤها كثير وهي على خور تدخله المراكب وترسي به وتقلع، وبها مجمل البضائع والتجارات من كل الآفاق وتخرج منها إلى كل الجهات، وتبعد المدينة عن مينائها في الساحل 3أميال"[2].

وكانت السفن العربية تحمل إليها الخيول والنيل والقطن، لتعود بالتوابل والأحجار الكريمة والحرير وزيت السمسم والأخشاب والمسك والصبغات والحبوب[3].

c) موانئ مليبار (Malabar)

هي بلاد ساحلية شاسعة تقع في الجانب الغربي من شبه الجزيرة الهندية. وهي المشهورة في الكتب الجغرافية ببلاد الفلفل، ولقد ارتبطت هذه المنطقة ارتباطا وثيقاً ببلاد العرب، منذ أقدم العصور بفضل موانئها وتوافد العرب عليها وتبادل البضائع التجارية بين تجار بلادها وبلاد العرب[4].

وكان من أهم موانئها صيمور (CHAUL) الحالية، والتي تقع في الجنوب الغربي منها. وتعد من المراكز المهمة لدى العرب، حيث كان بها في زمن المسعودي مستعمرة تحتوي على حوالي عشرة آلاف من نازحين جدد من البصرة وبغداد و غيرهما من المناطق العربية، وكان بها أيضا تجار كبار[5].

كما تعد مدينة كولام من موانئ المليبار المهمة[6]، فهي إذا مدنية ساحلية وتقع جنوب الهند، ويذكر هذا الميناء ابن بطوطة لما سافر من ميناء قالقوط (كالكوت) فقال " فعزمت على السفر إلى كولم(كولام) وبينهما (أي قالقوط وكولم)مسيرة عشرة أيام في البر وفي النهر..."[7].

تعد مدينة كولام من موانئ المليبار المهمة ويقول ابن بطوطة عنها " أنها من أحسن بلاد المليبار ...وتجارها لهم أموال عريضة يشتري أحدهم المركب بما فيه...وبها العديد من التجار المسلمين وكبيرهم علاء الدين الأوجي من بلاد العراق..."[8].

في ساحل المليبار يقع أيضاً يقع ميناء كالِيكوت[9]، على مدينة كيرالا في أقصى الجنوب الغربي على ساحل المليبار[10]. وقد لعب هذا الميناء دوراً كبيراً في التجارة العالمية مع العرب منذ القديم وشهد ساحل

---

[1] محمد إسماعيل الندوي، الهند القديمة حضارتها وديانتها ، م س، ص18.
[2] الإدريسي، نزهة المشتاق في اخت ا رق الافاق ، م س، ص 79.
[3] شوقي عبد القوي عثمان، م س، ص 132.
[4] ياقوت الحموي، المصدر السابق، ج3، ص440.
[5] عبدالعزيز الدوري، مرجع سابق، ص 149.
[6] شوقي عبد القوي عثمان، م س، ص 133.
[7] ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، ، م س، ج 2 ، ص 40.
[8] شوقي عبد القوي عثمان، م س، ص 133.
[9] محمد إسماعيل الندوي، الهند القديمة حضارتها وديانتها، مرجع سابق، ص20.
[10] **ساحل ال مَلَيْبَار**:هو الساحل الغربي للهند ويسميه ابن بطوطة ببلاد الفلفل لكثرة إنتاج الفلفل به، وهو ملتقى العديد من التجار المسلمين والهنود وغيرهم، ويوصف الساحل أيضا بأنه آمن لأن البحر عربي ويسوده الإسلام، وحكام المسلمون حريصين على سيادة الأمن به.

المليبار توافد التجار العرب منذ القدم حيث انشئوا فيه جالياتهم قبل الإسلام، وقال عنها ابن بطوطة أن مينائها هو من أعظم موانئ الساحل المليباري وتقصده السفن من جميع الأرجاء، ومن بلاد اليمن وبلاد فارس وسرنديب، ويجتمع التجار فيها من كل الآفاق ومرساها من أعظم مراسي الدنيا ومنها تقلع السفن إلى عدن باليمن[1]، ولكثرة وعظم حجم التجارة المتداولة بأسواقها وكثرة التجار بها كان للتجار أمير يطلق عليه (شاه بندر) من أهل البحرين[2].

لذلك، فبحكم الامتداد التاريخي والجغرافي بين المليبار وبلاد العرب نشأت نوع من الرابطة التكاملية بينهما التي لا يمكن لأجيالهما المتعاقبة الاستغناء عنها. فقد كان لتوافد القوافل العربية على هذه المنطقة أثر بالغ في نشوء جاليات لها عبر أنحاء سواحل غرب الهند. ثم زادت الروابط بينهم وبين الملوك لدرجة أن الملوك منحوهم الحرية التامة في نشر تعاليم الإسلام واحترموا حتى أولئك الذين أسلموا من أهالي مليبار[3].

بمجئ التجار المسلمين الى مدن المليبار انتعشت ونشطت الحركة التجارية بها، وازدادا الترابط بينها وبين المدن العربية، حتى أصبحوا هم سادت التجارة في هذه المنطقة. باعتبار أراضيها ذات المناخ الموسمي، فالإنتاج الوفير بها من التوابل بحيث أصبح لدى العرب وكالات خاصة بتسويقها إلي الخارج، وتقوم الوكالات الأجنبية بتسويقها وتصديرها إلي الخارج[4].

d) جزيرة سيلان (سرنديب)

جزيرة جاء ذكرها في بعض كتب الرحالة كالمسعودي والبيروني وغيرهما باسم (سرنديب)[5]. غير أن البعض الآخر فضل تسميتها (بسيلان) مبررين ذلك، بأن تسمية سرنديب إنما تطلق على موضع معين في جزيرة سيلان حسب قول ياقوت: (بها سرنديب) ومعنى سرنديب (جزائر الذهب)[6].

تقع سرنديب في جنوب شرق الجزيرة الهندية، ويطلق على سرنديب في العصر الحالي (سيريلانكا)، يقول عنها برزك بن شهريار: (وهي من الجزر التي ليس مثلها في البحر وبها نحو مائة ألف قرية). ولموقعها الجغرافي على الطريق التجاري بين الخليج العربي والبحر الأحمر من جهة، والسواحل الشرقية للهند إحتلت بذلك مركز تجاري ممتاز أهلها لتكون من إهم الموانئ لرسو السفن في الطريق إلى الهند والصين[7].

لقد تجاوزت التجارة الإسلامية جميع سواحل الهند حتى وصلت إلى سيلان الرأس الجنوبي للهند. حيث تألق بها التجار المسلمون فصارت سرنديب من أبرز المحطات التجارية التي تحط بها وتعتمد عليها السفن التجارية الآتية من شبه الجزيرة العربية ومن العراق.

---

[1] ابن بطوطة، م س، ج 2 ،ص 44 ، حسين مؤنس، ابن بطوطة ورحلاته، ص 173.
[2] ابن بطوطة، م س، ج 2 ، ص 45 ، شوقي عبد القوي عثمان، المرجع السابق، ص132 .
[3] اسماعيل الندوي، مرجع سابق، ص 43.
[4] مقبول السيد، العلاقات العربية الهندية، ترجمة نقولا زيادة، الدار المتحدة للطباعة والنشر،1974 م، ص 130.
[5] المسعودي، مصدر سابق، ص 153.
[6] ياقوت الحموي، مصدر سابق، ج3، ص298.
[7] برزك بن شهريار، مرجع سابق، ص 6.

e) الديبل

مدينة تجارية هامة على ساحل بحر الهند وهي ميناء للسند، وأهم المراكز التجارية في الهند، وكان مرفأ هام في طريق السفن الهندية والصينية، وتتميز بكثرة توافد التجار عليها وإستقرارهم فيها بحكم كونها مركزاً هاما في التبادل التجاري بين اقاليم السند والتجار القادمين من الخارج[1].

ديبل هي القاعدة الأولى التي يعتمد عليها العرب، للانطلاق والتوغل إلى داخل الهند. وكانوا يتبادلون فيها البضائع مع التجار الهنود الذين كانوا يجلبون بضائعهم من داخل الهند أو من المدن المجاورة. ولشهرة هذا الميناء وأهميته ظل عامرا وواسع النشاط حتى زمن ابن بطوطة[2].

في الحقيقة فإن الساحل الغربي للهند كان المحط الرئيس للسفن القادمة من الغرب، حيث كانت تستطيع الحصول على أغلب احتياجاتها دون التوجه إلى الساحل الشرقي للهند، إذ كان هذا الساحل بمثابة الواجهة التي تعرض فيها منتجات الداخل الغزيرة، خصوصا من التوابل لتجار الغرب، كذلك كانت تستقبل عليه منتجات الغرب والسلع المصرية والأوروبية التي يحملها التجار، ولذلك ازدحم الساحل بالتجار من مختلف بقاع المحيط ولم يكونوا تجارا راحلين فقط، بل كان هناك تجار مقيمون أو استوطنوا تلك البلاد[3].

أما ساحل (كروماندل) وهو ساحل الهند الشرقي، فواجهته للشرق تجارة الأقصى لذلك كان مركزا رئيسياً للتجارة مع دول الشرق الأقصى لقصر المسافة بينهما، وكان يمثل واجهة الهند لتلك الدول، فكانت تباع بموانيه منتجات الداخل، وقصدته سفن الغرب وإن لم تكن بالكثرة التي عرفها الساحل الغربي للهند، حيث كانت الحركة التجارية أنشط، وقد اشتهر ساحل كروماندل بقيام أرق وأتقن صناعة للمنسوجات القطنية[4].

لقد تمتعت الهند بميزة كبرى في تلك العصور، تمثلت في موقعها المتوسط على طرق الحركة التجارية في المحيط الهندي، فهي تقع في منتصف المسافة بين الصين وجزر جنوب شرق آسيا وغيرها من بلدان الشرق الأقصى وبين دول وإمارات غرب المحيط الهندي العربية والفارسية والأفريقية. ويمكننا القول إنها دولة أو شبه قارة تواجه عالمين بل يلتقي عندها هنا العالمان، عالم الشرق الأقصى وعالم الغرب، بالإضافة إلى كونها منطقة إنتاج رئيسة لكثير من السلع المطلوبة في أسواق العالم، خصوصا أوروبا، مثل التوابل، كما اشتهرت أيضا بإنتاج الفولاذ الذي تصنع منه السيوف، التي اشتد الطلب عليها في الأسواق العربية، وبعض أنواع ا لمنسوجات القطنية[5].

---

[1] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 120.
[2] ابن بطوطة، م س، ج 2 ، ص 45 ، شوقي عبد القوي عثمان، المرجع السابق، ص. 132
[3] شوقي عبد القوي عثمان، م س، ص 133.
[4] ماركو بولو،الرحلة ، ص 307.
[5] شوقي عبد القوي عثمان، م س، ص 133.

2- موانئ ومراكز الصين

يقول القزويني عن تفوق الصينيين: " ولأهل الصين يد باسطة في الصناعات الدقيقة، ولا يستحسنون شيئا من صناعات غيرهم"[1]، وبالإضافة إلى دقة الصناعات تميزت الصين أيضا بها وفرة المنتجات الطبيعية، لذلك كان من الطبيعي أن تنتشر الموانئ على سواحلها، عارضة منتجاتها وجالبة ما تحتاجه الصين من منتجات المناطق الأخرى[2]، ومن أهم موانئ الصين:

a) ميناء لوقين

تقع مدينة لوقين عند خليج بحري على نهر يحمل نفس الاسم وهو رابع أنهار الصين. ومن أشهر الموانئ الصينية ويشتهر بالحرير الصيني والمنسوجات متعددة الالوان والاواني الزخرفية[3]. ويصفها ابن بطوطة بأنها مدينة كبرى من أكبر مدن الصين وأحسنها أسواقا، ومن أعظم أسواقها سوق الفخار حيث يحمل منها إلى سائر بلاد الصين[4]، وتشتهر بالارز والحبوب والقصب وأهلها يجالسون التجار[5].

b) ميناء خانفو (KHANFU)

يعتبر ميناء خانفو (Khanfu) من أعظم موانئ الصين[6] فهو مرفأ السفن ومجتمع تجارات أهل العرب وأهل الصين، وكان بها جالية كبيرة من المسلمين حيث يذكر سليمان التاجر أن بخانفو رجلا مسلما يوليه صاحب الصين الحكم بين المسلمين الذين يقصدون إلى تلك الناحية وإذا جاء العيد صلى بالمسلمين[7].

ومن الجلي أن المسلمين وصلوا إلى خانفو في زمن مبكر، واستقروا بها. حيث يذكر شوقي عبدالغني عثمان نقلاً عن « شو-جو-كوا » أنهم أصبحوا من الكثرة في عام 141هـ/758م، بحيث إنهم استطاعوا نهب المدينة وإحراقها لسبب لم يبلغنا وفروا بحرا بما غنموا ويقول :إن ثمة دليلا يدعو إلى التصديق بأنه كان لهم مستوطنات أيضا في ذلك الحين في في تسوان تشوان (TSUAN CHOU)، ويانج تشو (YANG CHOU) ونستخلص من هذا أن المسلمين وصلوا مبكرين إلى الصين، بعد ما يزيد على قرن من الزمان بعد الإسلام. وكانت أعدادهم كثيرة، بل من القوة بحيث إنهم استطاعوا نهب وإحراق مدينة[8].

لقد أصبحت خانقو مركزاً كبيرا للتجار العرب الذين اتخذوا منها قاعدة لعملياتهم التجارية حيث أصبحت السفن التجارية كثيرة التردد على مدينة "خانفو" عن طريق نهرها الأعظم، فيقول المسعودي في شأن ذلك: (تدخل هذا النهر سفن التجار الواردة من بلاد البصرة وسيراف وعمان ومدن الهند)[9].

---

1 القزويني زكريا محمد، آثار البلاد وأخبار العباد، بيروت، ص 29.
2 شوقي عبد القوي عثمان، م س، ص 138.
3 شوقي عبد القوي عثمان، م س، ص 139.
4 ابن بطوط، الرحلة، ص418.
5 ابن خرداذبة، المسالك، ص 69.
6 ابن خرداذبة، المسالك، ص 69.
7 التاجر، مرجع سابق، ص 34-35.
8 شوقي عبد القوي عثمان، م س، ص 138-139.
9 المسعودي، مصدر سابق، ص 138.

كانت أسواق خانقو تزخر بالبضائع النفيسة كالحرير والمسك والعود والسروج والأبنوس و خشب الصندل والكافور والخيزران وغيرها[1].

وهذه المدينة من أكبر المدن التي رآها ابن بطوطة على وجه الأرض مقسمة إلى ست مدن وكان بها قاض مسلم، وإلى جانب تلك الموانئ الشهيرة وجد كثير من الموانئ الأقل شهرة التي انتشرت على طول السواحل الصينية[2].

ثالثاً: مواني ومراكز شرق افريقيا

على الشاطئ الافريقي كانت مقديشو من الموانئ الهامة على بحر الهند. وعندها تجتمع تجارات الصومال والحبشة والسودان وشرق افريقيا، كما يصدر منها ريش النعام والصندل والابنوس والعنبر والعاج، مع أن الابحاث في تلك المنطقة لازالت قاصرة. إلا إنه من الثابت أن هجرات كثيرة وفدت الى المنطقة من بلدان المحيط الهندي، ومعظمها من الجزيرة العربية وساحل شبه الجزيرة العربية، واختلطت بالقبائل المحلية واقام معظم هؤلاء المهاجرين في مقديشو[3].

الى الجنوب من مقديشو توجد مالندي (في تنزانيا حالياً) وهي من أجمل المدن، وأهلها مسلمون ومساكنها من الحجر ذات طوابق متعددة، وشوارعها جيدة، وأهلها سمر البشرة، ويزاول اهل ماندي تجارة واسعة في مجال الاقمشة والذهب والعاج والكثيرمن البضائع الاخرى. وكانت معظم تجارة أهل ماندي مع مملكة كمباي بالهند. وقد هاجر اليها كثير من العمانيين الذين استقروا بها، وكانت وظيفتهم الرئيسية هي الاشتغال بالتجارة[4].

بالقرب من مالندي إلى الجنوب منها توجد منبسة في تنزانيا وهي مدينة ضخمة ذات أبنية عالية من الحجر وطلاؤها أبيض ذات طرقات جيدة، والناس هناك ذوو بشرة بيضاء شاحبة وبعضهم ذو بشرة بنية. وهي ذات ميناء ضخم، ترسو به السفن القادمة من الهند وجزيرة العرب والساحل الأفريقي، وتتميز الحركة التجارية بمنبسة بالنشاط والتنوع، حيث اشتهرت بوجود طائفة من الصناع الماهرين للمعادن الذين قاموا بسك عملات نحاسية وفضية. وكانت أيضا مصدرا للحديد الجيد الذي تحتاجه الهند[5].

إذا تركنا الساحل الشرقي لأفريقيا نجد قبالته إلى الشرق جزيرة القمر (مدغشقر)، وهي من أكبر وأخصب جزر العالم. ويبلغ طول محيطها ألفي ميل، وعاش سكانها على التجارة والصناعة. كما احتوت غاباتها على كثير من أشجار الصندل، ووجد فيها العنبر بوفرة، ولثراء الجزيرة بالمنتجات الطبيعية. كان يفد إليها كثير من السفن من مختلف البلدان. وهناك جزيرة أخرى كبيرة تقع عند مدخل خليج عدن، هي جزيرة سقطري واشتهرت أيضا بالعنبر. وكانت سقطري مرسى لجميع السفن المتجهة إلى عدن، كما كانت ملجأ

---

[1] زكي نعيم، طرق التجارة الدولية، القاهرة 1973، ص 162.
[2] ابن بطوطة، الرحلة، ص 421-442.
[3] شوقي عبد القوي عثمان، م س، ص 117.
[4] سعيد على المغيري، جهينة الاخبار في زنجبار، تحقيق: عبدالمنعم، القاهرة، ص 86.
[5] شوقي عبد القوي عثمان، م س، ص 118.

لبعض القراصنة. وإلى جانب هذه الموانئ المهمة على الساحل الأفريقي كان هناك كثير من الموانئ مثل : زيلع، وبربرة، وزنجبار، وبراو، ولاموكواوفات[1].

خلاصة القول أنه تبرز حقيقة هامة في المحيط الهندي، وهي أن مدن الساحل ازدادت أهميتها عن مدن الداخل. كل هذا لأن الحركة الملاحية في الفترة التي تلت ظهور الإسلام كانت أسهل وأوفر من الحركة عبر البر، وذلك للتطور الملاحي.

وبتزايد التبادل التجاري ووضوح أهميته الاقتصادية تزايدت أهمية المدن أو الموانئ البحرية التي كانت عبارة عن مراكز تجارية ضخمة تتجمع فيها منتجات الداخل. بالإضافة إلى منتجات المناطق التي تفد منها السفن التجارية. وكان طبيعيا أن توجد فيها أسواق ضخمة للبيع والشراء، يجتمع فيها أجناس شتى من جميع البقاع.

تلك اذن نظرة سريعة على ابرز المراكز التجارية التى انتشرت على الطرق التى ربطت بين الدولة العباسية والهند، وبوجه عام كان نمط الحياة في تلك المراكز تقليدي، فغالبية السكان من التجار. وكانت تجري بتلك الموانى أعمال الشحن والتفريغ، كذلك الامدادات الغذائية التى تعين على استكمال الرحلات البحرية. كما كانت تؤدى بعض الرسوم تختلف بإختلاف حجم السفن، فالسفن الصينية كانت تؤدي الف درهم، اما السفن الاقل حجماً فكانت تؤدي رسوم أقل تتراوح ما بين 10 الى 20 ديناراً، وكذلك كانت هناك بعض الرسوم الجمركية[2].

---

1 شوقي عبد القوي عثمان، م س، ص 118- 121.
2 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 121.

الفصل الثاني

التبادل التجاري بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي وطوائف التجار

المبحث الاول : التبادل التجاري بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي:

لم ينقطع النشاط التجاري عن المجرى التجاري المتدفق بين الدولة العباسية ودول الشرق الاقصى (الهند والصين)، رغم أنه كان محفوفاً بالمخاطر، فإنه لم يحل دون تدفق الحركة التجارية بين الطرفين[1]. فقد تقاطرت على الدولة الاسلامية كميات هائلة من السلع والبضائع من اطراف العالم، ويعود هذا الى عدة عوامل لعل ابرزها:

1- سهولة المواصلات بين حاضرة الخلافة العباسية (بغداد) وبين بلدان الشرق والغرب[2].

2- الثراء الواسع الذى بلغه العباسيون، ورغبتهم الشديدة في تزويد قصورهم بالسلع السمينة والنادرة[3].

3- ولع التجار العرب وخاصة العراقيين منهم وبالذات اهل البصرة وحبهم للاسفار البعيدة شجع على تنشيط الحركة التجارية العالمية[4].

4- التطور الكبير الذى حصل للدولة العربية والإسلامية نتيجة امتداد الفتوحات الإسلامية من اواسط اسيا حتى المحيط الاطلسي، فضلا عن سياسة الدولة الإسلامية في وحدة اقاليمها وازالة الحواجز الجمركية بينهما، وإباحة حركة التجارة والعمل[5]، فأدى الى رفع مستوى المعيشة للسكان، مما زاد الطلب على السلع والبضائع للتوافق مع مظاهر الازدهار[6].

---

1 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 131.

2 الدوري، مرجع سابق، ص 110.

3 البلوي، عبدالله بن محمد المديني، سيرة ابن طولون، تحقيق: محمد على كرد، دمشق، د.ت، ص 37.

4 الجاحظ، عمرو بن بحر، البخلاء، دمشق 1938، ص 130؛ ابن الفقيه، احمد بن ابراهيم، مختصر كتاب البلدان، ليدن 1902، ص 53.

5 عبدالباسط مصطفى مجيد، "طرق التجارة والتبادل السلعي من خلال الواردات والصادرات في العصر العباسي الاول"، مجلة اداب الفراهيدي، العدد 2، ص405.

6 Timothy Power, “The Abbasid Indian Ocean trade”, p. 47.

أولاً: التبادل بين الدولة العباسية ودول الشرق الاقصي (الهند والصين)

1- الواردات العباسية من الهند:

يبدو جلياً أن الميزان التجاري كان يميل ناحية الهند من حيث كميات السلع القادمة نظراً لوفرة وتنوع منتجاتها مقارنة بالدولة العباسية، التى كانت تستورد العديد من المنتجات الهندية[1]. كما حصل التجار المسلمين على تسهيلات تجارية كبيرة في رحلاتهم الى الهند، حيث تمعوا بحرية الاقامة في الموانئ الهامة، حتى صارت للمسلمين جاليات كبيرة على سواحل الهند، كانت تمارس شعائرها الدينية في حرية كاملة[2].

كانت السلع الهندية من بين أهم المنتوجات الأكثر استهلاكا ورواجا في كل البلاد العربية. وقد زودتنا كتب الجغرافيين والرحالة المسلمين بنماذج كثيرة من السلع التي استوردها التجار من بلاد الهند، فكانت تباع وتشترى في كل الأسواق لأنها كانت متنوعة ومتوفرة وخاصة في العصر العباسي.

أعطى الجاحظ قائمة للواردات من السلع الهندية إلى الدولة العباسية بقوله: (يجلب من الهند البيور والنمور والفيلة وجلود النمور والياقوت الأحمر، والصندل الأبيض والأنبوس وجوز الهند[3]).

كما ذكر ابن خرداذبة مجموعة السلع الورادة من الهند بقوله: (من الهند الأعواد والصندلان والكافور والجوز والقرنفل، والقاقلة و الكبابة والفيلة، ومن سرنديب الياقوت بألوانه كلها وأشباهه والماس والدر والبلور والسنباذج التي يعالج بها الجواهر، ومن ملي وسندان الفلفل، ومن كله الرصاص القلعي[4])

كما تحدث المقدسي قد ذكر ما يجلب من السند بقوله:(هذا اقليم الذهب والتجارات والعقاقير والخيرات والارزاز والحاجيات، به رخص وسعة نخيل وثمرات عدل وانصاف وسياسات، وبه خصائص وفوائد وبضاعات ومنافع ومفاخر زمتاجر وصناعات[5]).

اشتملت قائمة البضائع التى أستوردها التجار المسلمين من الهند على:

استوردت الدولة العباسية من الهند **البهارات والتوابل** زاد الطلب على هذه السلع بشكل كبير في العصور الإسلامية حيث أصبحت شبه الجزيرة تحتل مركز الصدارة في هذه التجارة، بفضل موقعها الجغرافي الاستراتيجي، وتوفر الأمن والأمان والاهتمام الذي أولته الدولة خاصة في فترة العباسيين. مما أدى إلى ازدياد نشاط نقل هذا النوع من التجارة الى مختلف الدول، سواء كانت بواسطة التجار المسلمين أو غيرهم من التجار الأجانب من هنود ويهود[6].

---

1 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 131.
2 المسعودي، مروج الذهب، ج1، ص170-171؛ العسكري، مرجع سابق، ص 155.
3 الجاحظ، التبصرة بالتجارة، ص 126.
4 ابن خرداذبة، م س، ص 70، 71.
5 المقدسي، م س، ص 474.
6 محمد حسن عبد الكريم العمادي، التجارة وطرقها في شبه الجزيرة العربية، م س، ص 341-342.

كما ساهمت المراكز الطبية والمشافي والصيدليات والعطارين في العالم الإسلامي على زيادة الطلب على التوابل التى دخات في صناعة العقاقير الطبية وحفظ الاطعمة وتحسين مذاقها. كما أصبحت التوابل والبخور ضرورية للكنائس أيضا، حتى رهبان الديرة رق ذوقهم، وطاب مذاقهم حتى أصبح من العسير عليهم الحياة بدونها[1].

كان **الفلفل** من اكثر التوابل طلباً، كان معروفاً عند العرب وأكثروا من استخدامه وقد وصفه ابن البيطار بقوله: (بأنه شجرة لها ثمر يكون في ابتداء ظهوره طويلاً شبيها باللوبيا، وفي جوفه حب صغار وإذا استحكم صار فلفلا، وذلك بأنه يتفرق فيصير شبيها بعناقيد الفلفل الصغار، ومنه ما يجئ نضجاً وهو الفلفل الأسود ومنه ما يجئ غضا وهو الفلفل الأبيض)[2]. وتذكر المصادر العربية أنه كان يجلب من الهند وخاصة من ملي وسندان ومليبار ومن سرنديب أيضا[3]. كذلك نجد **القرنفل** يأتى ايضا من ضمن الورادات العباسية من الهند وهو عبارة عن البراعم المقفلة لأزهار شجرة القرنفل وبعد جمعها تعرض للشمس لتجف[4].

كذلك **الزنجبيل** من التوابل التي اشتد الطلب عليها أيضا في الأسواق العالمية، ويشبه الفلفل في طبيعته، وإن لم يستخدم في تتبيل الأطعمة، واستعمل بكثرة كمشروب، كما دخل في صناعة العقاقير. ومناطق إنتاجه هي مناطق إنتاج الفلفل نفسها[5].

كما كان الطلب شديدا على **الدار صيني (القرفة).** التى تنبت أشجارها على شواطئ أنهار الهند وشجرها له قشر يستعمل وتشبه شجرة القرفة شجرة الصفصاف، إلا أنها تفوقها ارتفاعا، ولحاء الشجرة هو الذي يستعمل في صناعة العقاقير الطبية. ويقول الدمشقي أن أجود أنواع القرفة ما كان قطعا كبار وطعمه ورائحته ذكية[6].

كما كان **نبات السنبل** [7]: كان من بين النباتات التي تتعرض للتفتيش الدقيق ،حيث أمر بعض الخلفاء بذلك و خاصة المراكب التي تأتي من الهند الى الابلة، وذلك بسبب تعلق الأفاعي بها لأنها تنمو في أودية يكثر فيها الأفاعي، فكان من الضروري تطهيره قبل دخوله إلى البلاد[8].

استورد أيضا **التنبول** الذي يعتبر من النباتات الزكية. وحب القرنفل الذي كثر استخدامه عند أهالي الجزيرة العربية وبخاصة الحجاز واليمن، فقد استعمل لعلاج اللثة وتقوية الأسنان وإزالة الرطوبة والرائحة

---

[1] سيجريد هونكة، فضل العرب على أوروبا، ترجمة: فؤاد حسنين علي، القاهرة 1964، ص7.
[2] ابن البيطار، ضياء الدين أبي محمد عبد الله بن أحمد الأندلسي المالقي العشاب، الجامع لمفردات الأدوية والأغذية، بغداد ، 1248 م ، ج3 ، ص16
[3] ابن خرداذبة، ص 62، 70، 71؛ محمد نصر عبد الرحمن، م س، ص 115.
[4] ابن خرداذبة، مرجع سابق، ص 70.
[5] شوقي عبدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 151.
[6] الدمشقي جعفر بن علي، الإشا ة إلى محاسن التجا ة، جامعة الملك سعود 1957، ص 12.
[7] إن السنبل الهندي أصناف وأجوده العصافير الحمر الألوان المسلل، وقيل إنها تنبت في أودية بالهند كما ينبت الزرع ثم تجف، فيأتي قوم يحصدونه ويجمعونه، أنظر: اليعقوبي، البلدان، م س، ص 212.
[8] اليعقوبي، البلدان، م س، ص 213.

الكريهة، وأيضا استعمل في علاج بعض الأورام. أضف إلى ذلك البقم وهو نبات عروقه دواء يشفي من لدغة الثعبان[1].

تصدرت **العطور** قائمة السلع التى كانت تستوردها الدولة العباسية من الهند وذلك لكثرة استخدامها في بلاط وقصور الخلفاء والأمراء والمتاجرة بها ضمن السلع والبضائع التى كانت تدر إلى البلدان المجاورة. وكان العالم الاسلامي ينتج كثيراً من الأزهار التى تستخلص منها العطور كالورد والنرجس والياسمين، لكن هناك أنواع مهمة من العطور كانت غير موجودة في العالم الاسلامي مما دعت الحاجة الى استيراد تلك الانواع من الهند[2].

يأتى **العنبر** على راس العطور المستوردة من الهند، وكان يأتى الى البصرة وغيرها. وكان من اشهر انواع العنبر نوع يسمى "الكرك بالوس" ويرجع اسمه الى قوم من الهند عرفوا بهذا الاسم، وكانوا يجلبونه الى سواحل عمان ويشتريه منهم أصحاب السفن[3].

أختلف المؤرخون المسلمين في مكان وجودالعنبر، فقد ذكر المؤرخ القلقشندي أن مصدر وجود العنبر من عيون وصخور في الأرض. وكثيراً ما يعثر عليه بين أمواج البحر وعلى الشاطئ ووسط الصخور والاعشاب)[4]، أما المؤرخ المسعودي فقد ذكر أن الامواج تدفعه الى الشاطئ وأجود أنواع العنبر في بلاد الزنج وساحل الشحر من أرض العرب وهو المدور الأزرق النادر كبيض النعام، ويتم أخذه أما عند قذفه إلى الشاطئ، وإما من الحوت الذى يبتلعه، ويتم أخذه من قبل أناس مختصين بذلك[5].

كان للعنبر أنواع[6] وأصناف كثيرة، وأجود أنواع العنبر الشعري والقاقلي[7] والهندي، الذى عمل التجار على جلبه في فترة الخلافة العباسية وحتى قبل ذلك. حتى أن الجاحظ ذكر أن أجود أنواع العنبر ما جلب من شحر عمان[8].

كذلك من ضمن المنتجات العطرية التى تأتي من الهند كان **العود**، وقد كثر استهلاكه في الدولة العباسية وهو عبارة عن خشب طيب الرائحة. وقد كان التجار المسلمين على خبرة واسعة به من حيث جميع أنواعه وألوانه وأماكن انتاجهم. وقد زخرت كتب الرحالة والجغرافيين بمعلومات كثيرة عن العود، وقد ذكر القلقشندي أن له ثمانية عشرة نوعا وقد فصلها في قوله : (وأجود العود ما كان صلبا رزينا، ظاهر الرطوبة

---

[1] عادل سباعي متولي ابراهيم، التطور الاقتصادي خلال العصر العباسي دراسة مقارنة مع الاوضاع الاقتصادية الأوربية تلك الفترة، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراة في الاقتصاد الاسلامي، كلية الشريعة والدراسات الاسلامية، جامعة ام القرى، مكة المكرمة 1994، ص 393.

[2] محمد حسن عبد الكريم العمادي، التجارة وطرقها في شبه الجزيرة العربية، م س، ص 345.

[3] اليعقوبي، البلدان، م س، ص211؛ القلقشندي، م س، ج2، ص 118؛ عبد الباسط مصطفى مجيد الرفاعي، طرق التجارة والتبادل السلعي، م س، ص406.

[4] القلقشندي، مرجع سابق، ج2، ص 117،116.

[5] "إن الأمواج تقذفه على الشاطئ، ويركب أهل الشحر نجبا تعرف بالنجب المهرية تركب في الليالي القمرية ويسيرون بها على سواحلهم، فإذا رأت النجب العنبربركت فوقه فيتناوله الراكب"، أنظر المسعودي، مروج الذهب، ج1، ص 117.

[6] منها الأبيض وهو الأشهب والأزرق والرمادي، أنظر: القلقشندي، مرجع سابق، ج2، ص 117.

[7] وهو ما يقذفه بحر الهند إلى ساحل الشحر وهو أجود أنواع العنبر وأحسنه لونا وأصفاه جوه ا ر وأغلاه قيمة، أنظر :القلقشندي، م س، ج2 ،ص 117.

[8] الجاحظ، مرجع سابق، ص 11.

كثير المائية والدهنية، الذى له صبر على النار وغليانه وبقاؤه في الثياب)، كما تحدث عن أفضل أنواع ما كان لونه أسود وأزرق والذى لا يوجد فيه بياضاً أبداً[1].

كذلك كان العود المندلي[2] من أشهر أنواع العود وأكثرها استهلاكا عند العباسيين. ويحدثنا القلقشندي على سبيل ذلك عندما يذكر أن الحسن بن برمك أحضر منه عند عودته من الهند، وعرضه على أبي جعفر المنصور، الذى استحسنه وأمر بإحضار الكثير منه، مما أدى الى انتعاش تجارته)[3]، كما تحدث الجاحظ عن العود المندلي بقوله: (وزعموا أن غير العود الهندي المندلي الذى لا غش، وكلما كان أصلب فهو أجود، وامتحان جودته بحدة أرجه وشدة رائحته)[4].

ويأتى بعد العود المندلي نوع أخر أسمه القامروني والذى يجلب من أقليم قامرون بالهند، وبلغ من جودته أن سعر 24 وقية بلغ مائتى دينار، كذلك كان العود الهندي الذى يجلب من شرق الهند، وهو من أفضل أنواع العود وأحسنها، وهو مشهور في الهند ومعروف عند العرب[5]. الى جانب ذلك كانت هنلك أنواع أخرى من العود مثل السمندوري واللوقيني وهو ما يجلب من لوقين أحد المراكز التجارية الهندية[6].

كذلك يعتبر **المسك** من العطور طيبة الرائحة، ويختلف عن الصندل في أن أصله حيواني. تذكر المصادر أنه كان يجلب من الهند والتبت والصين وقد ذكره لنا الدمشقى بقوله: (المسك من أكثر الأشياء غشا وتدليسا فإذا كان في قوارير فيجب أن يتفقد ختمه)[7]. كما تحدث القلقشندي عن لونه حيث يميل الى الشقرة وله رائحة قوية وأبرز كذلك أنواعه حيث ذكر أن له عشرة أنواع أبرزها التبتي وهو ما جلبه التجار من التبت. والصغدي وهو ما جلب من صغد من بلاد الترك، والصيني، والهندي[8].

المسك الهندي كانت تحمله السفن من التبت الى الهند ثم منها الى الديبل وسيراف وبعدها الى عمان وعدن. وكانت موانئ البحرين من أهم أسواقه وخاصة ميناء دارين حتى أن المسك أصبح يسمى بالمسك الداري أو الداريني[9].

وقد سمى بايع المسك والطيب بالداري نسبة اليها، وللمسك أهمية خاصة حيث كان يستخدم في صناعة أغلى أنواع العطور. ويذكر الأصفهاني انه احدهم دخل على الخليفة هارون الرشيد ببرنية فيها غالية[10]، فوضعها

---

1 القلقشندي، مرجع سابق، ج2، ص 121.
2 عود مندلي :نسبة إلى معدنه وهو مكان يقال له المندل ببلاد الهند.
3 المرجع السابق، ص 121.
4 الجاحظ، مرجع سابق، ص 16.
5 الدمشقي، مرجع سابق، ص12.
6 القلقشندي، مرجع سابق، ص 122.
7 الدمشقي، مرجع سابق، ص 11.
8 القلقشندي، مصدر سابق،ج2، ص 115.
9 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق 131.
10 الغالية، وهي أعلى أنواع العطور في العصور الإسلامية، ولأهميتها كانت تصنع من المسك، عبد ال حمن عبد الكريم العاني، تا ريخ عمان في العصور الإسلامية، لندن 1990، ص 161-162.

بين يديه ثم قال (هذه يا أمير المؤمنين غالية صنعتها لك بيدي، اختير عنبرها من شجر عمان، ومسكها من مفاوز التبت وبأنها من قصر القامة، فالفضائل كلها مجموعة فيها والنعت يقصر عنها)[1].

كذلك من المنتجات العطرية الواردة من الهند **الصندل والكافور، الصندل** هو خشب شجر له رائحة طيبة وكان يأتى به من التجار من الهند. وتذكر المصادر أن استعماله كان كثير في العصر العباسي وكانت سيراف في الشاطئ الفارسي من اهم أسواقه. ويذكر القلقشندي أن أهم أجود أنواع الصندل هو المقاصيري، ثم الأبيض فقو يشبه المقاصيري في اللون الا أنه يخالفه في اللون. وكذلك الجوري قوي الرائحة لونه اقرب الى السمرة[2]. اما **الكافور** فهو واحد من أنواع العطور، يزرع في الهند وقد ذكر ابن رستة أنه ظهر في جزيرة طوران الهندية منذ سنة 220هـ. وكانت السفن تحمله الى ميناء دارين بالبحرين[3].

كان من ضمن قائمة الواردات العباسية من الهند **الاخشاب**. وتعتبر من أهم السلع التى استوردها التجار من بلاد الهند في تلك الفترة. وكان من المواد الاساسية المستخدمة في الصناعة، ومن أهمها الساج الهندي، الذى كان يجلب من اقليم الدكن [4]. والذى كان ضرورياً لبناء السفن نظراً لافتقار اراضى لدولة العباسية الى الاخشاب، وعدم ملائمة مناخها لنمو شجر الساج، مما دفع التجار إلى جلب مقادير كبيرة منه. وكان هذا النوع من الاشجار يتصف بالطول والضخامة[5]، ويوصف هذا النوع من الخشب بأنه شديد الأحتمال وله مرونة وقوة عظيمة. وينمو بكثرة في تلال جنوب الهند وفي بورما وسيام وأندونسيا. وكان منذ قديم الزمان يستورد الى الخليج من الهند[6].

ومن الأشجار المهمة التى كانت تجلب من الهند والسند الخيزران. الذى كان يستعمل في صناعة الرماح. كما جلب ايضا خشب جوز الهند من جنوب الهند وسيلان لاستعماله في صناعة السفن، ومن أهم أسواق هذا النوع من الخشب عمان ومناطق خليج البصرة عموماً[7].

يدخل في قائمة الواردات أيضا **الملبوسات** مثل الملابس القطنية، التى أثبتت المصادر على دقة حسن صنعها. يصف ابن خرداذبة ذلك بقوله: (والثياب الفاخرة المخملية المتخذة من القطن والثياب المتخذة من الخش بالوانه المختلفة، والذى كان يستخرج من جزيرة سرنديب ويحفر عليه)[8].

كما اشتهرت مدينة القس بألوان الثياب الفاخرة والملونة وهي أجود وأفضل أنواع الثياب التى تستورد من الهند، وكان يستورد من مدينة القس أيضا النيل الذى تصبغ به الثياب الملونة وهو من النوع الجيد[9].

---

[1] الأصفهاني، علي بن الحسين (ت356هـ)، الأغاني, مطبعة التقدم، القاهرة، 1322هـ، 259/16

[2] القلقشندي، مصدر سابق، ج2، ص 123-124.

[3] ابن رستة، مصدر سابق، ص 69؛ ابن خرداذبة، مصدر سابق، ص 69.

[4] ادم متز، مرجع سابق، ص334؛ محمد نصر عبد الرحمن، م س، ص131.

[5] سليمان التاجر، مصدر سابق، ص 13؛ ابن خرداذبة، مصدر سابق72.

[6] جورج حوراني، مرجع سابق، ص 245- 246.

[7] ابن خرداذبة، مرجع سابق، ص 62-66.

[8] المرجع السابق، ص 72[8]

[9] عبدالباسط مصطفى مجيد، مرجع سابق، ص 407.

يضاف الى ذلك ايضا الأحذية الكنبايتة (النعال) النفيسة، والتي تسابق الناس للحصول عليها، وكانت تقدم كنوع من الهدايا الفاخرة والقيمة عند العرب[1]. وتعد النعال من أهم ما أستورده المسلمون من الهند وخاصة من دينة المنصورة، فقد ذكر المقدسي: (من المنصورة النعال الكنباتية النفيسة، ومنه تحمل الفيلة والعاج والأشياء الرفيعة والعقاقير النافعة)[2].

أدخل العباسيون من الهند أيضا **الأحجار الكريمة** مثل الياقوت بأنواعه وأشكاله المختلفة، حيث كان يتكون في في جزيرة بالقرب من سرنديب من بلاد الهند بنحو أربعين فرسخاً، حيث يقال أن بها جبل عظيم يقال له الراهون تصدر منه الرياح والسيول والياقوت[3].

ومن الأحجار التى استوردت من الهند البلور، حيث نقل عن بعض التجار، أنه بالقرب من غزنة من بلاد الهند، بينها وبين كاشغر جبلين من بلور خالص مطلين على واد بينها. وقيمته بحسب كبر وصغر حجمه ودقة صنعها، حيث يقول التيفاشي أن القطعة التى تجلب منه اذا كانت شديدة الصفاء سالمة تساوى عشرة دنانير[4].

كذلك جلب العباسيون من الهند **المعادن**، منها القصدير، والرصاص المعروف باسم القلعي الذى اشتهرت به كلّه حيث كان يستورد منها، وقد وصل الى العراق الكثير من الرصاص القلعي[5]،

كما كانت **السيوف** الهندية معروفة عند المسلمين بلينها وحدتها، وكانت تصنع في سيلان والهند، ثم تصدر الى البصرة. كما نالت الرماح شهرة واسعة، وكانت تصنع من الخيرزان الذى يستورد من الهند[6]، وقد اكتسبت السيوف الهندية شهرة فائقة، حتى انهم ذكروها في أشعارهم، حيث يقول أحد شعرائهم:

كذلك المرء ما لم يلف عدلاً   يكون عليه منطقه وبالاً

اعدوا آل حمير إذا دعيتم   سيوف الهند والأسل النهال[7]

كما كانت هنالك محاولات من قبل العباسيين لتوطين **الحيوانات والمحاصيل الزراعية**، اذ يذكر المسعودي أنه جرت محاولات من أجل الحصول على نسل للطواويس الهندية، لكنها جاءت بعيدة عن الأصل كثيراً من حيث الجمال والحجم لعدم ملائمة الطقس والبيئة. كما ان المحاصيل التى جرت زرعها في المناطق العربية كالنارنج لم تكن بنفس الجودة، وذلك راجع الى فقدان التربة الخصبة التى كانت تنمو بها[8]. لكن رغم ذلك أدخلت بعض المحاصيل الزراعية من الهند إلى العراق وخاصة في القرن الرابع الهجري/ العاشر

---

1 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 132.
2 المقدسي، مرجع سابق، ص 481.
3 القلقشندي، ج2، مصدر سابق، 96.
4 المصدر السابق، ج2، ص 108، 109.
5 الدمشقي، مصدر سابق، ص9، القلقشندي، مصدر سابق، ج2، ص97.
6 صالح أحمد العلي، مرجع سابق، ص 248.
7 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 132.
8 عبدالباسط مصطفى مجيد الرفاعي، مرجع سابق، ص 407.

الميلادي مثل اشجار البرتقال والليمون عن طريق عمان ومنها البصرة ثم باقي أنحاء العراق وحتى أشجار النارنج قد جلبت من الهند إلى أسواق بغداد[1].

أما الحيوانات فقد استورد منها طيور الزينة والقردة والفيلة التي كانت الهند مشهورة بها[2].

كما استوردت الدولة العباسية من الهند أيضا **قرن الكركدن**، وهو حيون يسمى بالنشان ويسميه العامة الكركدن، يصفه المسعودي بأنه حيوان دون الفيل في الخلقة وأكبر من الجاموس إلى السودا. ويكون هذا النوع من الحيوانات أكثر في غابات الهند[3]، وهو من السلع النادرة، وكان مصدره شرق الهند، وكان يصنع منه الحلى التى تباع بأضعاف الاثمان[4].

أما التبادل التجاري بين الدولة العباسية والصين تطور بصورة كبيرة وحظى التجار بالتقدير والاحترام من قبل حكومة الصين. كما أن البضائع التى جلبها التجار المسلمين من الصين الى مناطق الخليج تتميز بجودتها العالية، حتى قيل ليس بالصين متاع أحسن مما يحمله التجار الى العراق[5].

من المحتمل أن تكون الاتصالات البحرية بين الخليج والصين قد تأسست في منتصف القرن الثامن، عندما سيطر العباسيون على الحكم العراق وفي ظل حكم أسرة تانغ في الصين (907-619). مما أدى إلى تقسيم عالم المحيط الهندي بين اثنين من أكبر الامبرطوريات في ذلك الوقت[6].

امتازت السوق الصينية دون غيرها دول المشرق بانتاج سلع معينة كانت مطلوبة في اسواق الدولة الاسلامية خاصة في العراق الذى أصبح يمثل حاضرة العالم الأسلامي. وقد عرفت الصين منذ قديم الزمان بإنتاجها للسلع المنزلية والكمالية، والتى كانت تتطلب مهارة في التصنيع مع توفر المواد الأولية، ومن أهم المنتجات الصينية التى كانت تصل الى أسواق الدولة العباسية:

يأتى على رأس تلك السلع المستوردة **الحرير** فقد احتكرت الصين صناعة الحريرة لفترة طويلة، وكانت الصين هي المصدر الرئيسي للحرير الجيد الذى لا يعادله حرير أخر، وكان الطلب شديد عليه من قبل العوائل الغنية في الدولة العباسية[7]. كما برع الصينيون أيضا في صناعة **البورسلين** وأصبح هو الحرير سلع الصين الرئيسية للتصدير. وقد عثر خلال الحفريات الاثرية في كل من شرق افريقيا والجزيرة العربية على كثير من قطع البورسلين الصيني، وهذا ان دل يدل على أن البورسلين الصيني كان منتشرا في تلك المناطق بصورة كبيرة في تلك الفترة[8]، كذلك ايضا أشتهرت الصين بصناعة **الورق**، فقد ادى استخدام الورق في دواوين الدولة العباسية الى زيادة الطلب على الورق الصيني. وعندما قامت الحركة العليمة في بغداد كثر

[1] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 132.
[2] الثعالبي، مصدر سابق، ص 214.
[3] المسعودي، مصدر سابق، ج1، ص 132.
[4] عادل سباعي، مرجع سابق، ص 391.
[5] الالوسي، مصدر سابق، ص 229.
[6] Timothy Power, “The Abbasid Indian Ocean trade”, p. 46.
[7] طارق فتحي سلطان سلطان، العرب والصين في القرون الوسطى دراسة سياسية حضارية" 622. /. 769 . 1 -1368م)، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة الموصل، 1980م)، ص 167.
[8] شوقي عبدالقوي عثمان، مرجع سابق، ص 161.

الطلب على الورق مما أدى الى قيام الدولة العباسية بإنشاء مصانع للورق في عهد هارون الرشيد لسد إحتياجتها منه ولتقليل الأعتماد على الورق الأجنبي، وهذه الخطوة تدل على مدى اكتساب العراقيين الخبرة في الصناعة نتيجة احتكاكهم بأهل الصين وتعلمهم بعض الصناعات التى أشتهرت بها تلك البلاد[1].

وكان من ضمن قائمة الورادات العباسية من الصين أيضا الخزف الصيني فقد امتاز بجودته، وقد عثر في الحفريات التى جرت في سامراء وتعود فترة صنع الخزف المكتشف الى عهد فترة التانغ اذ حكمت ثلاثة قرون وهي الفترة التى وافقت ظهور الأسلام والعصرين الأموي والعباسي[2]. كما وجد في الحفريات خزف مقلد على غرار الخزف الصيني، وهذه يدل على أن السمات الحضارية انتقلت من الصين الى العراق في وقت مبكر جداً[3].

2- الصادرات العباسية الى الهند والصين

لم تكن قائمة الصادرات العباسية الى الهند والصين تتوازن مع الورادات، وكانت هذه الصادرات تتم من أقاليم الدولة العباسية المختلفة، ومن أهم الأقاليم:

تتميز **إقليم العراق** بمنتجات وفيرة محاصيل زراعية وأخرى صناعية، حيث اشتهرت كثير من المدن العراقية بتجارة المواد الغذائية والمحاصيل الزراعية خاصة الفواكهة والحبوب والتمر، كما كانت تجارة الماشية من أهم أنواع النشاط التجاري. وقد أورد الينا الجاحظ وصفاً دقيقا لما تنتجه المدن العراقية المختلفة بقوله: (ولهم الذى لا يشاركهم فيه أحد الثياب البيض المروية، والزجاج المحكم من الأقداح والاقحاف والكاسات والطاسات، والضفائر الحجرية)[4].

من مركز الدولة العباسية في بغداد كانت تصدر الأقمشة، والمنسوجات القطنية والحريرية والمناديل، والعمائم والأواني الزجاجية، والخزفية، والمعدنية، والعقاقير[5]. وقد تميزت بغداد لى غيرها من المدن بصناعة القمصان ذات الألوان المختلفة، ومن أشهر المنسوجات التى اشتهرت بها بغداد، منسوجات السلقطون الذى كان يصنع من الأقمشة الحريرية. كانت كل المنتجات المصدرة من عاصمة الدولة العباسية هي المنتجات التى كانت منتشرة فيها ومشهورة بصناعتها. كما برع أهل بغداد في صناعة الزجاج، وصناعة القناديل ذات الكتابات الدينية المميزة، وصناعة الأكواب بألوان وأحجام مختلفة[6].

---

[1] سلطان، المرجع السابق، 168 – 170.

[2] Timothy Power, "The Abbasid Indian Ocean trade", p. 47.

[3] سلطان، المرجع السابق، 171.

[4] الجاحظ، مصدر سابق، ص 39.

[5] المقدسي، مصدر سابق، ص 128.

[6] مروان عاطف الضلاعين، السلع التجارية في أسواق بغداد في العصر العباسي الأول (145-247هـ/762-861م)، دراسات العلوم الأنسانية والأجتماعية، العدد 3، الأردن 2009، ص 625.

كان ببغداد عدد كبير من مصانع ومعامل الزجاج، وحوالي ثلاثون معمل لصناعة الخزف، والعديد من معامل الثياب، وليس هذا فحسب فقد أشتهرت ايضا بغداد بصناعة الورق، وأنشات العديد من المصانع في عهد الخليفة هارون الرشيد حيث أشار الفضل بن يحى البرمكي بضرورة إقامة صناعة الورق[1].

لم تقتصر الصادرات التى تخرج من العراق على بغداد فقط بل صدرت حتى ما جلب من المدن الأخرى، فقد كان التجار في حركة دائمة بين المدن العراقية المختلفة يجلبون منتجات تلك المدن الى بغداد، ثم يتولوا تصدير ما فاض من تلك المنتجات، وقد حملوا من بغداد مختلف منتجاتها وصدروها للهند[2].

ومن الأهم الأقاليم العراقية التى كانت تصدر منتجاتها الى الشرق الأقصى البصرة. فقد كانت مشهورة بالتمور بأنواعها المختلفة أورد لنا الجاحظ في ذلك: أن البصرة بها نخيل وفيها من انواع التمور ما عدم مثله في جميع كور النخيل، وذكر أنها ثلاثمائة وستون ضربا اي نوعاً[3]، ولا شك أن هذا الانتاج الكبير من التمور إلى الخارج. وقد كان التجار العراقيون يأتون بأجود أنواع التمور إلى جزر سومطرة، وجاوة، حيث تلقى رواجاً كبيراً هناك[4].

ولم تقتصر صادرات البصرة على التمور فقط، فقد صدرت انواع من الفواكهة. وقد اشتهرت البصرة بصناعة النسيج، كما امتلأت أسواقها بأنواع مختلفة من اللآلى والجواهر، وذلك لقربها من مناطق الخليج التى كانت مصدر هذه المنتجات. وكانت للبصرة مواسم خاصة تصدر منها صبغة الحناء، وأنواع من المنتجات مثل ماء الورد المستخرج من زهرة البنفسج، وغيرها من العطور[5].

أما باقي المدن العراقية فقد كان يصدر من من الأبلة ثياب الكتان الرفيع والمناديل والعمائم، يورد لنا المقدسي عن ما كانت تشتهر به كل من البصرة والأبلة وتصدره الى الخارج بقوله: (ألم تسمع بالبصرة وبزها وطرائفها، ومنها تحمل التمور الى الاطراف والحناء ولهم خزّ وبنفسج وما ورد، بالأبلة ثياب الكتان الرفيعة على عسل القصب)[6].

اشتهرت مدينة الكوفة بالخز والديباج والعمائم، والعطور المستخرجة من البنفسج الذى كان يصدر منها الى الجزيرة العربية واليمن والصين والهند[7]. وصدرت مدينة واسط الستائر والأقمشة الثمينة، فضلا عن ذلك كانت بها محاصيل زراعية مهمة حيث كانت تزود بها اسواق العاصمة بمختلف الغلال، خاصة الشعير الذى كان يصدر الى الشرق الاقصى[8]. ومن حران صدر منها الى الشرق الأقصى عسل النحل

---

1 سلطان، المرجع السابق، 168 – 170.
2 صالح أحمد العلي، مرجع سابق.
3 الجاحظ، مرجع سابق، ص 40؛ أحمد عبدالباقي، معالم الحضارة الاسلامية، بيروت 1991، ص 110.
4 عبدالباسط مصطفى مجيد الرفاعي، مرجع سابق، ص 411.
5 المقدسي، مصدر سابق 128.
6 ا عبدالباسط مصطفى مجيد الرفاعي، مرجع سابق، ص 412؛ المقدسي، مصدر سابق، ص 128.
7 الجاحظ، مصدر سابق، ص 40.
8 عبدالعزيز الدوري، مرجع سابق، ص 161.

والقطن والفواكه. ومن نصيبين الرصاص، والفواكه. ومن الجزيرة الفواكه المجففة، والخيل الأصيلة. ومن الرقة الصابون والزيت، والأقلام، ومن حلوان التين، الرمان[1].

اشتهرت مدينة الموصل بتصدير العسل، والستائر، وحب الرمان، وثياب الصوف، والجلود خاصة جلد البغال، والمحصولات الزراعية مثل الشعير[2].

كانت هذه السلع من أهم السلع التى تصدر من العراق الى الشرق الأقصى.

ومن **منطقة الخليج العربي وسواحله جنوب الجزيرة العربية** نقل التجار كثير من السلع والمنتجات التى اشتهرت بها، ومن أهم تلك السلع اللبان وأنياب العاج والخيول. وكذلك الؤلؤ الذى اشتهرت به كل من عمان والبحرين[3]، الا ان الاقبال كان اكثر على لؤلؤ البحرين لجودته فكانت السفن تحمله الى اقاصي الهند وحتى الصين[4].

وقد ذكر الجاحظ الى ان ثمن اللؤلؤ الصافي العماني يقدر حسب صغر حبه ونقائه، فقد تباع الحبة التى تزن نصف مثقال بألف مثقال ذهب في حين ان مابلغ منها مثقالين فان ثمنها دون ذلك ،علما بأن الؤلؤ هو الدر، وان صغار اللؤلو تسمى مرجانة[5].

ومن اشهر مناطق استخراج اللؤلؤ في البحرين جزيرة اورال وخارك وجزيرة قيس، وكانت تشكل تجارته المادة الرئيسة لتجارة البحرين. وكان يستخرج عن الطريق الغوص وقد عدد المسعودي مواضع الغوص والببحث عن اللؤلؤ بقوله "والغوص يكون في أربعة مواضع خارك من عمل فارس وأرض عمان وقطر وجزيرة سرنديب"[6]، وأصبحت الأحجار الكريمة، وخاصة اللؤلو من الضروريات التى لاتفارق الحكام والأغنياء في القرنين الثالث والرابع الهجري. وكان اللؤلؤ كان من أهم المنتجات المصدرة الى الشرق الاقصى[7].

كذلك اذدهرت تجارة الخيول العربية فكان مصدرها الاصلى كل من عمان والعراق واليمن والعراق وتعد هرمز في الخليج العربي مركزا مهماً لتجميعها وتوزيعها فمن هنالك تنتقل الى الهند والصين لتباع باثمان باهظة. كما كان يصدر بجانب الخيل الزرافات والجواميس والبغال والحمير، وكان يجتمع في هرمز ما لايقل عن 400 تاجر هندي سنوياً لشراء الالاف من الخيول التى تباع بأثمان باهضة في بلادهم، وتعد الخيول العربية من أشهر الأنواع التى تلقى رغبة عن هؤلاء التجار[8].

---

1 المقدسي، مصدر سابق، ص 143؛ الجاحظ، التبصر بالتجارة، ص 32؛ عبدالباسط مصطفى مجيد الرفاعي، مرجع سابق، ص 412.
2 حورية عبدالسلام، إقليم الموصل في العصر الأموي، دراسة حضارية، القاهرة 2008، ص 131.
3 Timothy Power, “The Abbasid Indian Ocean trade”, p. 48.
4 شوقي عبدالقوي عثمان، مرجع سابق، ص 149.
5 الجاحظ، مصدر سابق، ص 12،13.
6 المسعودي، مروج الذهب، ج1، ص 116، 117.
7 العمادي، مرجع سابق، ص 352.
8 القلقشندي، مصدر سابق، ج2، ص 17.

كذلك صدرت المنطقة انواعا مختلفة من الاطياب كالعنبر والمسك والبخور،اذ يعد العنبر العربي من افضل انواع العنبر ويجمع من شوطئ جنوب الجزيرة العربية. والى جانب العنبر كان هنالك المسك الداريني نسبة الى دارين بالقرب من البحرين، والمسك الاذفر الذى يوجد في جنوب الجزيرة العربية وبعض مناطق عمان. أما البخور فقد اختصت المناطق الجنوبية من الجزيرة العربية بإنتاج أفضل انواعه (اللبان) وتعد منطقة ظفار بحضرموت مركز انتاجه الرئسية فمنها يصدر الى بلاد الشرق الاقصى خاصة الصين. كما كان يصدر من منطقة الخليج والجزيرة العربية سائر انواع الثياب[1].

ومن **مصر** نقل التجار منها الى الشرق الاقصى الكثيرون السلع المختلفة، مثل الحمير والبغال والأقمشة والثياب المنسوجات الصوفية المعمولة المصنوعة في أسيوط.

خلاصة القول نجد أن ميزان النشاط التجاري كان يميل لصالح الهند، حيث كانت الصادرات الهندي أكثر وأعلى قيمة من الورادات القادمة من أراضي الدولة العباسية. لكن الدولة العباسية عوضت هذا النقص من خلال انفرادها من خلال سيطرتها على النقل البحري، فقد احتلت السفن الأسلامية المرتبة الاولى في نقل السلع والبضائع الهندية شرقاً الى الصين، وغرباً الى أراضى الدولة العباسية في الخليج العربي، والجزيرة العربية، وفارس، ومصر، بل نقلت السلع الهندية الى الغرب عن طريق البحر المتوسط[2].

ثانياً: التبادل التجاري بين الدولة العباسية وشرق إفريقيا

ساهمت شرق افريقيا بمعادن وثروات عديدة في التجارة العالمية في عالم المحيط الهندي. وكانت هذه التجارة سبباً في تقوية العلاقات بين الدولة العباسية وشرق افريقيا. وأندفع العرب تلقائياً إلى شرق إفريقيا حاملين تجارتهم اليها وجالبين ما تزخر به مناطق شرق افريقيا من منتجاتها ومن أهم الواردات العباسية:

1) الذهب

يعد الذهب من السلع التى ما زالت حتى عصرنا الحاضر أساسا لتهافت الدول للحصول عليه من أجل دعم مكانتها الاقتصادية والسياسية. كما يعد الذهب من السلع التجارية المهمة في ساحل شرق إفريقيا وقد أدرك التجار المسلمون أهمية شرق افريقيا التجارية فعملوا قصارى جهدهم في الحصول عليه ونقله الى مركز الخلافة الإسلامية. وقد اشتهرت شرق أفريقيا بوجود الذهب بحسب ما ذكره المسعودي في أبان رحلته الى شرق افريقيا[3].

---

1 عبدالباسط مصطفى مجيد الرفاعي، مرجع سابق، ص 414.

2 عادل سباعي متولي ابراهيم، مرجع سابق، ص 394.

3 المسعودي، مرجع سابق، ج2، ص 6.

في بداية العصر الإسلامي كان الذهب وفيراً في العالم الاسلامي. وكانت منطقة التجارة الاسلامية بالمحيط الهندي وافريقيا هي مناطق إنتاج الذهب. كما كانت أهم مناطق انتاج الذهب الرئيسية في افريقيا في مصر وغرب ووسط افريقيا وفي سفالة (موزمبيق)[1].

العلاقات بين شبه الجزيرة العربية وشرق افريقيا ترجع الى زمن بعيد. وقد كانت ميناء سفالة هو الميناء الوحيد الذى يقوم بتصدير الذهب، حيث كان التجار العرب يأتون اليها للحصول على ذهبها، مقابل ما يحملونه من سلع، ثم يعودون الى اوطانهم في عمان وسيراف والجزيرة العربية[2].

اقترن اسم سفالة بالذهب فصارت تسمى بسفالة الذهب، واشتهرت بكثرته في العصور الوسطى مما جعل النشاط التجاري قوياً في تلك الفترة. وكان هذا المعدن يأتى الى ميناء سفالة من المناجم الداخلية، ومما يثير الدهشة أن اهالي سفالة كانوا لا يحرصون على استخراج الذهب، لقلة حاجتهم المعيشية، ولذلك دأب التجار المسلمون على حثهم على استخراجه بإعطائهم الأقمشة الفاخرة والجواهر. وكان الجانب الأكبر من تجارة ذهب سفالة يتم عن طريق المقايضة، إلى أن بدأ أهالي سفالة يستبدلون الذهب بالعملات النحاسية، التى كانت تضرب في كُلوة في نهاية القرن الثالث عشر الهجري/التاسع عشر الميلادي. وهكذا كان الذهب من أهم المعادن الرئيسية التى تقيم بها السلع في تلك الفترة. ويعد الذهب هو قوة الدولة وعوامل من عوامل بقائها واستمرارها، لذلك أقبل تجارة الدولة العباسية نحو شرق افريقيا للحصول على الذهب مقابل إعطاء اهلها ما يحتاجونه من سلع ضرورية كالأقمشة وغيرها[3].

2) تجارة العاج

كان العاج من منتجات شرق افريقيا المهمة على الرغم من أنه كان ينتج في جميع دول المحيط الهندي عدا شبه الجزيرة العربية والصين وبعض جزر المحيط الهندي مثل جزيرة مدغشقر. الا ان هذا الانتشار الواسع للعاج لم يمنع من نشوء تجارة مهمة ونشطة بين شرق وغرب المحيط، حيث كان ينقل من افريقيا الى الهند والصين[4].

كانت شرق افريقيا غنية بالعاج حيث كانت تمثل المصدر الرئيسي للعاج في العصر الوسيط. وفي هذا يسجل لنا المسعودي بقوله: (والفيلة في بلاد الزنج في غاية الكثرة والوحشية وكلها غير مستأنسة، والزنج لا تستعمل منها شيئاً في الحروب ولاغيرها، بل تقتلها لأخذ أنيابها فمن أرضهم تجهز أنياب الفيلة)[5].

وقد لعب العاج دوراً رئيسياً في التجارة الإسلامية مع شرق أفريقيا، فقد كان العاج أحد العناصر الرئيسية في هذه التجارة. وقد أشار الرحالة والجغرافيون العرب الى كثرة الفيلة في بلاد كلوة الأسلامية. وقد ذكر

[1] سفالة: هي أقدم الموانئ على الساحل الافريقي وقد قصدها العرب للتجارة بالذهب، كما جاء اليها جماعة من المسلمين من بلاد فارس وأقاموا بها؛ محمد على الخويلدي، التأثير الحضاري في شرق افريقيا من القرن الخمس الهجري حتى القرن السابع، مصر 2018، ص 27؛ سفالة الزنج هي موزنبيق الحالية. الدوري, تاريخ العراق الاقتصادي, ص149.

[2] منيرة محمد عبدالله، العلاقات التجارية بين عمان وشرق افريقيا في العصر العباسي الاول، رسالة ماجستير جامعة أمدرمان الاسلامية 1999، ص 112.

[3] العسكري، مرجع سابق، ص 120.

[4] شوقي عبدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 160.

[5] المسعودي، مروج الذهب، ج2، ص 7.

القزويني بعض العادات لتى درج عليها الزنج في اصطيادهم الفيلة وتجارتهم على عظامها وأن الفيلة الوحشية ببلاد الزنج لا يستعملونها في الحرب ولا في العمل، بل ينتفعون بعظامها وجلودها ولحومها، وكان عندهم ورق يطرحونه في الماء فإذا شرب الفيل منه أسكره ذلك فلا يقدر على المشي فيخرجون اليه ويقتلونه[1].

كان العاج الافريقي شديد الطلب في بلاد الشرق الأقصى الهند والصين. كان ينقل الى اطراف الخليج وسوحل شبه الجزيرة العربية ومن ثم يصدرونه الى الهند والصين. حيث كانت الهند تستهلك منه كميات كبيرة على الرغم من أن الهند تنتج منه كميات كبيرة، لكن اصحاب الحرف والصناعت الهنود يجدون أن العاج القادم من شرق افريقيا يمتاز بليونته وسهولة تشكيله، فيصنعون منه بصفة خاصة أساور العرس التى، كما كان يستخدم في صناعة مقابض السيوف والخناجر والحراب، وللزينة وصنع رقعة الشطرنج وغيرها من الصناعات التى أعتمدت على العاج. لذلك كان نصيب الهند كبيراً من العاج القادم من شرق أفريقيا[2].

في الصين كان العاج يستخدم في تنجيد الكراسي الفخمة التى يحمل فيها الملوك، وكبار الموظفين والمدنيين والعسكريين. وظل العاج الأفريقي يجد إقبالاً كبيرا لدى الصينين لعدة قرون، وكان السبب في تفضيل الصينين والهنود للعاج الافريقي هو استقامتها. وكان أهل الصين يستخدمونها كذلك في الأعمدة، وفي صناعة مباخر من أجل أصنامهم وفي صناعة الخناجر، والسيوف المشهورة باسم القراطل وهي سيوف معوجة[3].

كان العاج من أهم الصادرات الرئيسية لسلطنة كُلوة. وتعد مقديشو مركزاً لهذه لتجارة ومن أهم المراكز التى كلن يتزود منها التجار العرب بالعاج. كما كانت معظم مدن الساحل الشرقي الأفريقي توفر العاج للتجار الذين يطلبونه حتى اعتبر في بعض المدن الساحلية أهم من الذهب[4].

3) العنبر

اشتهرت شرق أفريقيا أيضاً بوجود الأنواع المعروفة من المواد العطرية التى نالت شهرة بين العرب ويعد العنبر من أهم أنواع العطور الموجودة في شرق افريقيا، يصفه ابن خرداذبة بقوله : (أنه ينبت في قعر بحر الزنج) وهو يقصد ببحر الزنج هنا ساحل افريقيا الشرقي[5].

كان يوجد لدى سكان شرق افريقيا طرق خاصة لجمع العنبر. ويحدثنا الرحالة المسعودي عن هذه الطرق بقوله: (ان لأهل السواحل التى يوجد فيها العنبر نَجب يركبونها في الليل ويسيرون بها على الساحل وفي الجزر القريبة منه، حيث يتوفر فيها العنبر والذى يكون قد قذفه البحر بفعل الرياح، ويظهر أن هذه النَجب كانت مدربة فما أن تحس بوجود العنبر حتى تبرك، فيأخذ أصحابها ما يجدونه من العنبر)، وقد وصف المسعودي أيضا طريقة أخرى بقوله: (ومنه ما يبلعه الحوت المعروف بالأوال، فإذا أبتلع هذا الحوت العنبر

---

1 القزويني، أثار البلاد، ص 23،24.

2 G. Freeman, the medieval history of the coast of Tanganyika, Berlin 1962, pp25.

3 منيرة محمد عبدالله، مرجع سابق، ص 115؛ المسعودي، مروج الذهب، ج2، ص 7.

4 ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، ج2، ص 284.

5 ابن خرداذبة، مصدر سابق، ص 61.

قتله فيطفو فوق الماء، ويقوم بذلك أناس من الزنج وغيرهم، فيطرحون فيه الكلاكيب والحبال، فيشقون عن بطنه ويستخرجون العنبر منه، فما يخرج من بطنه يكون سهكاً (اي مسحوقا))[1].

يذكر أن العنبر يوجد بكثرة على سواحل جزيرة زنجبار نظراً لامتلاء البحر بالحيتان. كذلك كان العنبرمن الهدايا التى قدمها حكام مالندي إلى فاسكوداجاما ويقال أن كتلة العنبر التى قدمها حاكم مالندي طولها ياردة وربع وعرضها كعرض خاصرة الرجل. وأسهمت بلاد الزنج في تصدير العنبر الذى أشتهرت بإنتاجه بلادهم وغيرها من البلاد المطلة على بحرهم من سواحل الجزيرة العربية[2].

كان التجار في العراق وعمان وفارس يعرفون جيداً أنواع العنبر والتفريق بينهما حين ينقلونه في سفنهم إلى عُمان فما يخرج من بطن الحوت سمكاً يعرفه العطارون ويعرفه العطارون في العراق وفارس بالند، وهو ما بقى على ظهر الحوت منه كان نقياً جيداً. غير أن أجود أنواع هذا العنبر هو المدور الأزرق النادر كبيضة النعام أو دون ذلك، وصار العنبر ركناً هاماً في قائمة صادرات بلاد الزنج الى الخليج العربي وعُمان[3].

4) تجارة الرقيق

ارتبطت تجارة الرقيق بافريقيا قديماً وحديثاً. وكانت تجارة الرقيق منتشرة في أرجاء المحيط الهندي وان لم تكن بالصورة وبالحجم اللذين شهدهما المحيط الاطلسى في فترات متأخرة. وفي العصور الأسلامية ظهرت الحاجة الى الرقيق الأفريقي. خاصة أن الدولة توفرت لها عوامل اقتصادية حسنة جعلت الكثير من السكان يسعون الى امتلاك العبيد[4]، وكان التجار المسلمون أكثر فئات المجتمع الإسلامي امتلاكاً لاعداد الرقيق. حيث كان الواحد منهم لديه أكثر من الف، كما أمتلكت العائلات الغنية من المجتمع الإسلامي أعداداً من العبيد للأعمال المنزلية وأعمالها الخاصة في الزراعة وغير ذلك[5].

وظهرت أهمية العبيد في المجال العسكري، حتى أصبح لهم وزنهم في الحياة السياسية منذ القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي. وصار للرقيق بصمتهم الواضحة على المشرق الإسلامي وسببت ثورتهم التى قاموا بها في العراق كساد اقتصادي لمنطقة شمال الخليج وجنوب العراق طيلة النصف الثاني من القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي[6].

كانت عملية نقل الرقيق تتم بصورة عشوائية وغير منظمة، وكان الرقيق يجبلبون من السودان الشرقي والصومال والحبشة الى مدن وموانئ الحجاز والجزيرة العربية واليمن. وكانت أشهر الموانئ التى

---

[1] المسعودي، مصدر سابق، ج 1، ص 117.
[2] منيرة محمد عبدالله، مرجع سابق، ص 117.
[3] المسعودي، مصدر سابق، ج 1، ص 117.
[4] جوليان شارك أندرية، تاريخ أفريقيا الشمالية، ترجمة، محمد مزالي والبشر بن سلامة، ص 29.
[5] ابن عذاري المراكشي، البيان المغربي في أخبار الأندلس والمغرب، ، تحقيق ج. س. كولان وليفى بروفنسال، بيروت 1980م، ص 93.
[6] الطبري، تاريخ الرسل والملوك، ج9، ص 363.

اشتهرت ميناء زيلع وميناء عدن حيث كانتا تستقبل أعداد كبيرة من الرقيق ومن ثم ترسل الى جميع أنحاء الدولة العباسية[1].

وقد أصبحت مواني وسواحل شرق افريقية في حركة نشطة لنقل تجارة الرقيق الأفريقي الى المشرق الاسلامي. ومنذ بداية العصر العباسي، صارت موانئ الخليج هي أهم الطرق لحمل الرقيق الى مناطق العراق والمشرق الأسلامي. حيث أصبح ميناء البصرة مركز هام لتجميع الأعداد الكبيرة من الرقيق الأفريقي، الذى أصبح مهماً في الحياة الأقتصادية في العالم الأسلامي[2].

قام العمانيون بدور كبير في عملية نقل الرقيق، نظراً لانتشارهم الواسع على سواحل افريقيا الشرقية. ودورهم الملموس بين أهل البصرة، بالإضافة الى موقع بلادهم المتوسط بين الجانبين، وبدأت السفن العمانية تحمل أعدادا كبيرة من الرقيق الأفريقي القادم من ساحل افريقيا الشرقي الى مدن كالبصرة والكوفة وواسط، وكانت مدينة البصرة من أهم اسواق تجارة الرقيق، وكانوا يستخدمونهم في استصلاح الأراضى الزراعية. وقد عاشوا في ظروف صعبة الأمر الذى جعلهم عرضه للثورة والانفجار في أي وقت بل والى الاستغلال من قبل الطبقة المعارضة للنظام الحاكم، كما حدث في ثورات الزنج في العصرين الأموي والعباسي[3].

---

1 الحبيب الجنحاني، المغرب الأسلامي الحياة الأقتصادية والأجتماعية في القرنين الثالث والرابع الهجريين/التاسع والعاشر الميلادي، تونس 1979، ص 34.

2 منيرة محمد عبدالله، مرجع سابق، ص 119.

3 المسعودي، مصدر سابق، ج 4، ص 156.

جدول يوضح أهم السلع المتداولة بين دول المحيط الهندي وبقية العالم في العصور الوسطى

اسم المنطقة	أهم الصادرات
جنوب شرق اسيا والهند	التوابل – العطور – الخشب – الحرير- الاحجار الكريمة – الفخار- البورسلين - السيوف
الساحل الأفريقى	الذهب – العاج – الحديد – ريش النعام – الرقيق
مصر	الكتان – المنسوجات – السكر – المسابح – العقود
أوروبا	ملح النشادر – الزرنيخ – الحديد – الاسلحة – الشمع – الفراء – البندق – العنب

المبحث الثاني: أساليب المعاملات التجارية بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي

أولاً: اساليب التعامل في الموانئ والمراكز التجارية:

اتخذ التعامل بين الدول العباسية والدول المجاورة لها ثلاث طرق في المعاملات التجارية:

الطريقة الأولى: هي طريقة المقايضة وهي من الطرق البدائية ، وكانت تتم فيبا مبادلة سلعة باخرى، دون وسيط وعرفت بالمقايضة الصامتة، و يتم فيها استبدال سلعة مقابل سلعة أخرى. وكانت تستعمل في التعامل مع بلاد الزنج في شرق افريقيا ووسطها، ومع جزر المحيط الهندي، ومع الصين في بعض الأحيان.

الطريقة الثانية: هي طريقة التعمل المزدوج، وهي أن يأخذ التجار العملة المحلية مقابل بضائعهم، ثم يشترون بهذه النقود بضائع من تلك البلاد. وكانت هذه الطريقة تتبع أحيانا في الصين، وفي بعض المناطق في الهند، وقد بلغت هذه الطريقة قمتها في البصرة، حيث كانت العملية التجارية تتم عن طريق الصرافين الذين سنتحدث عنهم لاحقا.

الطريقة الثالثة: وهي طريقة التعامل المباشر بالعملة العباسية الدراهم والدنانير. حيث كانت تقبل ثمناً للبضائع المشتراه، وقد ازدهرت مراكز التجارة العباسية بهذه الطريقة في مختلف المراكز[1].

كان لكل ميناء نظام خاص به في تعامله مع التجار والسفن القادمة اليه. وكانت هذه النظم تتأثر سلباُ وايجابا بمدى تشجيع الحكام للتجارة والتجار واقتناعهم بفائدتها. على الرغم من أن أحد حكام الصين كان ضد نظام الحرية الأقتصادية والتجارة الخارجية، فأغلق موانئ الصين أمام التجار الأجانب، إلا أن تلك كانت حالات فردية وطارئة. حيث تسابقت الموانئ المختلفة في الترحيب بالتجار الأجانب وتسهيل مهمتهم وحمايتهم كما شهدت موانئ المحيط الهندي وجود جاليات أجنبية مقيمة، مهمتها شراء السلع وتخزينها، انتظاراً للمواسم التجاري. حيث إن التجارة بين شرق المحيط وغربه كانت ترتبط بمواعيد الرياح الموسمية، فكان الكم الأكبر من حركة البيع والشراء أو التبادل التجاري يتم في تلك المواعيد. ولقد توسعت التجارة الاسلامية في العهد العباسي في تنوعها ومعاملاتها واساليبها، وأصبح لتجار الدولة العباسية وكلاء ومندوبون في العديد من المحطات والمدن المهمة. ونشأت العديد من المؤسسات المهمة لتسهيل العمل التجاري[2] .

كان نمط الحياة في المدن والموانئ التجارية تقليدي، وغالبية السكان كانوا من التجار الذى جاءوا اليها من مختلف ارجاء الأرض. وكان تجرى بتلك الموانئ والمراكز التجارية أعمال الشحن والتفريغ، وكذلك الأمدادات الغذائية التى تعين على أستكمال الرحلات التجارية، كما كانت تؤدى بعض الرسوم مقابل الرسو في بعض المراكز البحرية. كانت تلك الرسوم تختلف بإختلاف حجم السفن، فالسفن الصينية الضخمة كانت تؤدى الف درهم، أما السفن الأقل حجماً تؤدى رسوماً تتراوح بين 10 الى 20 ديناراً، وكذلك كانت هنالك بعض الرسوم الجمركية. وبجانب وجود الرسوم الجمركية كانت توجد محاولات التهريب، لذلك كانت هنالك

---

[1] الدوري، مرجع سابق، ص 179.

[2] شوقي عدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 169.

بعض الفرق المسلحة في بعض المدن مثل كولم ملى لمنع تسلل المهربين. كما أن المراكز التجارية البرية كانت قليلة مقابل المراكز التجارية البحرية[1].

كذلك اهتمت الحكومة الصينية بالتجارة، حيث وضعت يدها على التجارة في القرن العاشر الميلادي. فعمدت إلى تنشيط الأعمال التجارية بإرسال الوفود إلى الخارج، تحمل معها الخطابات المختومة بخاتم الإمبراطور ومقادير عظيمة من الذهب والفضة لشراء البضائع وللدعاية بين التجار الأجانب وترغيبهم في زيارة الصين[2].

تمتع التجار في موانئ الصين بالحماية والرعاية من قبل الأمبراطور الصيني وأن دل هذا الأمر يدل على أن التجار المسلمين كانوا العصب الرئيسى للتجارة في المحيط الهندي. فضلاً عن القوة السياسية التى تمتعت بها الدولة الأسلامية في ذلك الوقت. ولم تهتم الحكومة الصينية بالموانئ فقط بل اهتمت أيضاً بالطرق لانها عصب النشاط الأقتصادي، وأقامت الفنادق على تلك الطرق لكي توفر الراحة للمسافرين والتجار، حيث كان لكل فندق رئيس ومعه بعض الفرسان والرجال لحماية الفندق والطرق. ولم يقتصر الأمر على الاهتمام بالطرق والموانئ وحماية التجار. بل شمل أيضا التعامل بين الأفراد، فكانت هناك القواعد المنظمة للتعامل بينهم[3].

كان أكثر ما عانت منه الصين هو دفع قيمة المشتروات الصينية بالعملات الصينية فقد كانوا على عهد أسرة سونج يدفعون كميات كبيرة من النقد لما يستوردون من سلع، ويبدو من سجلات ذلك الزمان أن حجم هذه العملات النقدية كان كبيراً للحد الذي أشاع الخوف على المعادن في البلاد. فقد كانت تتسرب منها بمقادير ضخمة لقاء ما يرد من سلع، وخوفاً على العملات الصينية أمر الإمبراطور التجار أن يدفعوا قيمة سلعهم سلعاً من إنتاج الصين، ولذلك فتشت السفن الصينية والأجنبية تفتيشاً دقيقاً لكي لا تهرب العملة خارج البلاد[4].

يبدو أن هذه العملات كانت تسك من الذهب والفضة ، أي من مواد لها قيمة في الأسواق الخارجية لأن من المسلم به أن العملة الوطنية تعد أداة عامة في الوفاء بالالتزامات الناشئة عن المعاملات الاقتصادية الداخلية، فيمكن أن تكون تلك العملة من الورق أو الجلد أو البرونز أو أي مادة أخرى، ولكن الأمر على خلاف ذلك في تسديد قيمة السلع المستوردة حيث لا تقبل العملة المحلية كثمن للسلع ولكن ما يقبل هو عملة مصنوعة من مواد غالية القيمة في ذلك العصر الذي لم يعرف فيه عالمية بعض العملات كالآن. وكانت عقوبة تهريب العملة تتراوح ما بين سنة سجن وعقوبة الإعدام، وذلك حسب كمية النقود المهربة كما كان يتم مكافأة من يقومون بالإخبار عن المهربين ورغم ذلك ظل تسرب العملة، وكإجراء آخر عمدت الحكومة إلى

---

1 محمد عبدالرحمن نصر، مرجع سابق، ص 121.

2 N. Hirth, chao ju–kua, a new source of Medieval Geography, London, ى 1896 p.67.

3 شوقي عدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 182.

4 Basil Davidson, The Lost Cities of Africa, U.S.A. 1959, p.186.

إقامة محطات تجارية على نقاط معينة في الحدود حيث يمكن مقايضة السلع الصينية كالحرير والبورسلين بالبضائع الأجنبية[1].

في مدينة البصرة كانت تفرض ضريبة المكوس، وتفرض على البضائع المحمولة في السفن القادمة من البحر، وكان التجار المسلمون يدفعون حوالي 40/1 (أو 2.5 بالمئة) من قيمة بضائعهم ضريبة. ويدفع التجار الهنود والصينيون 10/1 (أو 10 بالمئة)، ويخبرنا ابن خرداذبة أن التجار الروس كانوا يدعون بأنهم مسيحيون ويدفعون الجزية[2]، ويذكر الدوري أنه جاء في جريدة على بن عيسى في عام 306هـ، أن ضرائب السفن القادمة كانت تساوي 22.575 دينارا، وبلغ واردها سنة 339هـ/950م مبلغ 200.000 ديناراً[3].

نجد أن طريقة التعامل التجاري والضرائب المفروضة على العملية التجارية تختلف باختلاف الموانئ، فكلما كان الميناء خاصا بدولة لها كيانها ووزنها نجد أن له نظاما خاصا في التعامل مع التجار القادمين اليه. وتفتيش السفن، وإعطاء أذونات وتراخيص، ويقوم بكل هذا موظفون معينون لهذا الغرض، إلى جانب محاولة توفير الأمن والأمان، وإيجاد نظام للتعامل مع التجار واستيفاء الحقوق والديون لأصحابها، كل هذا أدى الى وجود تقاليد ملاحية في تلك الموانئ، ومن المؤكد أن المعاملة الحسنة للتجار وشعورهم بالأمن وبترحيب السلطات بهم يدفعهم إلى مداومة التجارة بتلك الموانئ، رغم إرتفاع تكلفة الضرائب والرسوم التي كانت السلطات تفرضها[4].

كان يوجد بالموانئ والمراكز التجارية العديد من الوسطاء التجاريين الذين عملوا على تفعيل وزيادة النشاط التجاري في تلك المواقع. كما أن النقل التجاري لم يكن حكرا على فئة معينة، فعالم تجارة المحيط الهندي كان عالماً واسع ومفتوح الارجاء، وكان من الطبيعي أن تكون داخل هذا العالم الواسع شبكة كبيرة من المصالح المتبادلة. لذلك لم يكن الوسيط التجاري واحداً بل كان هنالك العديد من الوسطاء التجاريين في أغلب موانئ ومراكز المحيط الهندي. وقد تمايزت هوية هؤلاء الوسطاء لتشمل مجموعة من مختلف الأجناس والأعراق منهم العرب واليهود والفرس والصينيون والهنود، وهذا التنوع في ماهية هؤلاء الوسطاء يوضح الى اي مدى التنوع في حجم وطبيعة النشاط التجاري بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي. كما يؤكد على وجود مبدأ الحرية التجارية، اذا لم يكن النشاط التجاري حكراً على فئة معينة. كذلك تبين تركم الأرباح التى جنوها هؤلاء الوسطاء من العملية التجارية في تلك المراكز والموانئ على طول سواحل المحيط الهندي[5].

ويمكن القول أن تجار المحيط الهندي كانوا بمثابة القلب، الذى قام بدفع النشاط التجاري الى جميع أنحاء المحيط، فنبضت العديد من المراكز التجارية الموانئ بالحياة. لذلك تمتعوا بمكانة عالية لدى سلاطين وحكام دول وامارات المحط الهندي، فكان كبير التجار في أي ميناء له كلمة مسموعة. ويحتل مكانة عالية في سلم الحياة الأجتماعية، ومن المقربين الى الحاكم، ويحظى لديه بمكانة خاصة، لانه العين التى ينظر بها

---

1 يحيى محمد الشربيني، نشاط المسلمين التجاري في الصين وأثره على الحضارة الأسلامية في العصر الإسلامي (960 – 1368م)، رسالة ماجستير، جامعة الزقازيق،د ت، ص 70.

2 ابن خرداذبة، مصدر سابق، ص 154.

3 الدوري، مرجع سابق، ص 225.

4 شوقي عدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 184.

5 محمد عبدالرحمن نصر، مرجع سابق، ص 122.

للخارج واليد التى تجلب له الخير وتحمل منتجات دولته الى شتى اقاليم ومناطق المحيط الهندي. كانت عدن ثمثل نموذجاً لمحطات التبادل التجاري، بين عالم المحيط الهندي وعالمي البحر الاحمر والأبيض المتوسط. وكانت لفترة طويلة أخر المطاف للسفن القادمة من الهند والصين. وقد كان هنالك نموذج معين في التعامل مع السفن القادمة الى الميناء. عندما تقترب السفن الى الميناء يركب المبشرون على ظهر السفينة، فيكتبون اسم صاحب السفينة وأسماء التجار والمكان الذى قدم منه. ويكتبون جميع ما في بطن السفينة من البضائع وغيرها ويذهبون بها الى الوالي، ويخبرونه بأمر المركب[1].

ثانياً: الوسائل المستخدمة في المعاملات التجارية في الدولة العباسية:

وقد استعمل تجار الدولة العباسية في معاملاتهم التجارية العديد من العملات والوسائل التجارية الأخرى نذكر منها:

1- النقود

لقد عرفت العملة النقدية سلسلة من التطورات الفنية عبر تاريخ الحضارات القديمة. مثل الدراهم الساسانية والدنانير والفلوس البيزنطية والتى يعتبر كل منها أثراً مادياً لدراسة مختلف لحقب التاريخية لتلك الحضارات فقد كانت تلك العملات النقدية القديمة تراثاً هاماً مهد لظهور انماط جديدة من العملات. فعند ظهور الاسلام في شبه الجزيرة العربية، كان المسلمون لا زالوا يتعاملون بتلك النقود القديمة، الأمر الذى أثار انشغال الخلفاء المسلمين وحفزهم لاصدار نقود جديدة تختلف عن نظيرتها القديمة شكلاً ومضموناً، وتحمل الطابع الخاص بحضارتهم المتميزة وبعدها الروحي وتبين قوة الدولة وعزتها. وبما أن مركز الدولة الفارسية وهو الأقرب الى دار الاسلام من غيرها، وما أن سقطت وأضمحل أمرها كان من الطبيعى جداً أن يرث المسلمون تركة حضارتها المندثرة. فمن بين الأشياء التى ورثوها عملاتها النقدية من الذهب والفضة، وبقى الحال على هذا المنوال حتى عهد الأصلاحات التى جرت أيام الحجاج بن يوسف في عهد الدولة الاموية[2].

ظل المسلمون الأوائل يستعملون هذه العملات، وكان اهتمامهم منصباً في الحفاظ على وزنها وعدم الاخلال بها أو التلاعب بعبارة، وأستمر الأمر كذلك الى أن تفاقمت ظاهرة الغش في الدنانير والدراهم نتيجة لغفلة الدولة عن ذلك فأمر الخليفة الأموى عبدالملك بن مروان الحجاج بن يوسف بضرب النقود وتمييز المغشوش منها من الخاص وذلك سنة 74هـ/694م. وأمر بشرها في سائر النواحي سنة 76هـ/697م وكتب عليها "الله أحد الله الصمد"[3].

أما في العصر العباسي فقد كانت المعاملات الرسمية تجرى بالدراهم والدنانير معاً، فلم يكن هناك حد للكمية التى يمكن استعمالها من كل منهما، بل كانت الظروف وحدها هي التى تملي استعمال هذه أو تلك وقد عبر كلودكاهن عن ذلك بقوله: (وتعايشت العملتان...وكانتا في التداول جنباً إلى جنب، ولم تتلاحما

1 شوقي عدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 185.
2 عدنان التركماني، السياسة النقدية والمصرفية في الأسلام، بيروت 1988، ص 61.
3 طاهر راغب، النقود الأسلامية الاولى، القاهرة 1984، ج1، ص 118،119.

عضوياً)[1]. ولكن نجد في بعض الأحيان أن الدولة تعتمد على الدراهم في جباية خراجها، مما يؤدى الى نقل الفضة من الاقاليم الى مراكز الدولة، الأمر الذى يقود الى تناقصها في الاقاليم وتكدسها في مراكز الدولة. وكثيراً ما كانت تتعرض للإذابة لتستعمل فى الحلى والزينة والأدوات المنزلية، لذلك أخذ الدرهم يتراجع لمصلحة الدينار الذى أصبح العملة الرئيسة في العالم الأسلامي، وعملية تستخدمها التجارة، ولم يعد الدرهم الا عملة مساعدة[2].

أستعملت الخلافة العباسية على النظام النقدي دون تغيير في الشكل العام أو الوزن. ولكن من حيث الكتابات فقد حذف العباسيون الإقتباس القراني من صورة الاخلاص من مركز ظهر الدنانير والدراهم وسجلوا بدلا منها عبارة محمد رسول الله[3].

كان الدينار عبارة عن قطعة مضروبة من الذهب المقدرة بالمثقال من الذهب. والدينار يساوى 14 درهماً، والدينار ستون حبة والحبة تساوى حبة شعير او حبة الخردل البري. وكان الدينار شائع الاستعمال وخاصة في القرن الرابع الهجري، وكان أساس التعامل في أغلب المعاملات التجارية[4]. أما الدرهم فكان عبارة عن وحدة نقدية من الفضة، والدرهم يساوى 25 فلساً برونزياً، والدرهم كان شائع الإستعمال الى جانب الدينار ويتعامل به في جميع عمليات البيع والشراء[5]. أما الفلس وجمعه فلوس فهو نقد نحاسي صغير وقيمته نحو مليم، وهو مصنوع من النحاس وسريع التأثر بعوامل الطبيعة لذلك لم يكن كثير الانتشار مثل الدرهم والدينار. وقد ضرب العباسيون الفلوس النحاسية حتى قبل دولتهم 132هـ/ أي قبل عام 131هـ، وكما أن النقود صارت تختلف في أوزانها زيادة أو نقصاناً والكتابات عليها تتغير بتغير الخلفاء[6].

2- الصكوك

كانت المعاملات التجارية الضخمة تستدعي وسائل للدفع خفيفة الحمل بعيدة عن متناول اللصوص بحيث تعوض عبء الأمول المحمولة والمعرضة للسرقة في كل حين. ولهذا أستخدم الصك في التجارة وفي حالات أخرى لدفع العطاء، وهو عبارة عن امر خطى يدفع بواسطته مقدار من النقود الى الشخص الوارد اسمه فيه. وقد جاء في لسان العرب لابن منظور: (والصك الذى يكتب للعهد معرب أصله جك (بالفارسية)، يجمع صكاكا وصكوكا، وكانت الأرزاق تسمى صكاكا لأنها كانت تخرج مكتوبة)[7].

هناك اشارات الى استخدام الصكوك في صدر الأسلام. فكانت الرواتب تدفع على شكل صكوك، يقول اليعقوبي: (أن عمر بن الخطاب اول من صك وختم أسفل الصكاك)[8]، وبعدها أستعملت الصكوك على نطاق واسع في عهد الدولة الأموية والعباسية، كوسيلة لدفع المال في مؤسسات الدولة واستخدمها أفراد المجتع أيضاً، لقد أستعملت الصكوك في الدوائر الحكومية لدفع رواتب الجيش والعاملين في دار الخلافة، ولا

---

[1] كلودكاهن، تاريخ العرب والشعوب الأسلامية، ترجمة: بدر الدين القاسم، بيروت 1983، ص97.
[2] موريس لومبار، الاسلام في مجده الاول من القرن 2هـ الى القرن 5هـ، تر، اسماعيل العربي، دار الافاق الجيدة، المغرب 1990.، ص66.
[3] عاطف منصور رمضان، النقود الأسلامية وأهميتها في دراسة التاريخ والحضارة السلامية، القاهرة 2008، ص 98.
[4] علي جمعة محمد، المكاييل والموازيين الشرعية، القاهرة 2001، ص 19.
[5] إبراهيم أيوب، التاريخ العباسي والسياسي والحضاري، بيروت، 1989، ص 21.
[6] ناهض القيسي، موسوعة النقود العربية الأسلامية، عمان 2005، ص 45.
[7] ابن منظور، مرجع سابق، ج14، ص379.
[8] اليعقوبي، مرجع سابق، ج1، ص 122.

يصرف الصك الإ اذا كان مختوماً بخاتم الخلافة. وأستعملت أيضا في المنح المالية والهبات، فعندما يهب الخلفاء منحا الى أحد المقربين كانت تتم بالصكوك، فنجد أن الخليفة هارون الرشيد قد منح محمد بن إبراهيم الإمام ألف درهم وكتب له صك بذلك[1].

لقد انتشر أيضا استعمال الصكوك في الاسواق وفي المعاملات التجارية في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي. وكان الصراف يشرف على التعامل بها، ويوضح لنا الرحالة ناصر خسرو كيفية التعامل بهذه الصكوك أثناء رحلته الى البصرة فقال: (والعمل في السوق هكذا: كل من معه مال يعطيه للصراف ويأخذ منه صكاً ثم يشتري كل ما يلزمه ويحول الثمن على الصراف فلا يستخدم المشتري شيئا غير صك الصراف طالما يقيم بالمدينة)[2].

استعملت أيضا حتى في جمع خراج ولايات الدولة وارسالها إلى الخليفة في بغداد. ولقد كان يفضل عند كتابة الصكوك وجود شهود وبالتالي نرى أن التعامل بالصكوك كان على نطاق واسع ويشمل حتى النشاط التجاري فالصك في الأصل هو سند الدين. ويحدثنا ابن حوقل عن الصكوك بقوله: " لقد رايت صكا كتب بدين على محمد بن سعدون بأودغست وشهد عليه العدول باثنين وأربعين ألف دينار" وكان الصك في العراق أشبه بالشيك الرسمي في زمننا هذا[3].

ترتب على طريقة التعامل بالصك أن عملية التجارة والتبادل التجارة أصبحت ساهلة ومرنة، كما أنه حفظ أموال التجار من السرقة والنهب عند حملها.

3- السفاتج[4] (الحوالات)

هي وثيقة أو بطاقة تسلم الى صاحب البريد بعد أن تملأ من طرف المسافر إن التاجر وضع فيها القيمة المالية التى ينوى ارسالها، ثم يوقع عليها صاحب البريد بعد أن يقبض المال. وذلك حتى يتجن أخطار الطريق، وقد شاع استخدمها خلال القرن الرابع الهجري ويرجع ذلك الى نشاط التجارة وازدياد المعاملات المالية، فأصبح التعامل بالمبالغ الكبيرة يواجه بعض الخطار خاصة أثناء التنقل من بلد لأخر، ولذلك لجأ التجار الى استعمال السفاتج[5].

كان الغرض من استعمال السفاتج في المعاملات التجارية كان الهدف منه الحفاظ على سلامة الأموال ونقلها من مكان الى أخر والحيلولة دون استعمال العملة في الأماكن البعيدة كوسيلة للدفع وفي نفس الوقت تسهيل العملية التجارية. اضف الى ذلك أن أهم فائدة لها هي استعمالها من قبل التجار سواء لتصفية حساباتهم بين الأقطار المختلفة من خلال كتابة سفاتج الى وكلائهم، حيث كانوا يرسلون رسلا خاصين لحمل السفاتج أو لتسوية الديون في المعاملات التجارية داخل اراضى الدولة نفسها. كما لم تستخدم السفاتج من قبل التجار فقط

---

[1] نعمة ساهي حسن، نجاة خيرالله كاظم، "المعاملات التجارية في الدولة العربية الاسلامية خلال العصر العباسي من خلال مؤلفات القاضي أبو علي حسن التنوحي 386هـ"،مجلة أبحاث نسيان، مج4، ع8، ص8

[2] ناصر خسرو، سفر نامة، ترجمة يحي الخشاب، بيروت 1970، ص 164.

[3] ابن حوقل، مصدر سابق، ص 42، 46.

[4] السفاتج جمع سفتجة، وهي كلمة فارسية معربة وتعنى كتاب من صاحب المال لوكيله أن يدفع مالا قرضا ليؤمن به من خطر الطريق، انظر أنور محمد زناتي، معجم المصطلحات التاريخ والجغرافيا والحضارة الاسلامية ، عمان د،ت، ص 214.

[5] نعمة ساهي حسن، نجاة خيرالله كاظم، مرجع سابق، ص 10.

بل شاع استخدامها ايضا عند الولاة، الذين كانوا يرسلون ما زاد عن دخل ولاياتهم الى بغداد بسفاتج. وكان يحق لصاحب السفتجة أ يصرفها دفعة واحدة أو في شكل دفعات، وكان لكل سفتجة موعد محدد لاستلامها، وقد استلم رجل من أهل بغداد سفتجة في اربعين يوماً على تاجر، كما يروى التنوحي على لسان دقاق المصري الذى (أورد على رجل غريب سفتجة بأجل)، فإن صرفن السفتجة في وقتها دفعت كاملة وإن صرفت قبلا خصمت منها نسبة معينة[1] .

4- الصيرفة

هو نظام قديم يعود ظهوره إلى أيام البابليين، وكانوا يقومون بالقروض والعقود التجارية والمالية والتحويل من مدينة إلى أخرى. وفي العهد الساساني كانت في المدائن أقلية مسيحية برعت في الصيرفة حتى صارت الوسيط الوحيد بين فضة الفرس وذهب الرومان، وقد اشتملت بعقد القروض لتسهيل التجارة[2].

أما في العصر الأسلامي أصبحت الكوفة هي إحدى المراكز المهمة للصيارفة الذين عملوا على تحويل الدنانير إلى دراهم والعكس. كانت مهمة الصراف هو تقسيم النقود من حيث الجودة والوزن وتحويل النقود، أو صرفها لأغراض التجارة يقول ابن منظور في ذلك: (فضل الدرهم على الدرهم و الدينار على الدينار، لأن كلّ واحد يصرف على قيمة صاحبه، والصرف بيع الذهب بالفضة، و من ذلك ينصرف به من الجوهر إلى الجوهر، والتصريف في جميع البياعات إنفاق الدراهم، والصرف والصيرف والصيرفي :النقّاد من المصارفة وهو من التصرف، والجمع صيارف وصيارفة، يقال صرفت الدراهم بالدنانير، وبين الدرهمين صرفٌ أى لجودة فضله)[3].

إن توسع التجارة في العصر العباسي قد أدى إلى توسيع أعمال الصرافين الذين يقومون بتسليف التجار وقبول الودائع، والتوسط بين الناس ودار الضرب من خلال أخذ الفضة والذهب من الناس لصكها مقابل نسبة معينة. إضافة إلى ذلك صرفهم للصكوك والسفاتج لذلك أصبحت الصيرفة تلعب دوراً هاما في عملية التجارة[4].

لقد اهتمت الدولة الإسلامية في القرن الرابع الهجري / العاشر للميلاد بأعمال الصيارفة، فعملت على توفير عدد هائل من الصرافين في المدن والأسواق العامة نظرا لكثرة طلب المجتمع لهم. فقد خصت لهم الدولة أروقة خاصة بهم في الأسواق، ولقد ذكر الرحالة ناصر خسرو مثالا حيا عن سوق الصرافين بأصفهان يقول في ذلك: (ورأيت فيها سوقاً من أسواق الصرافين كان بها مائتا صراف)[5] وهكذا كان الصيارفة يسيطرون على السوق المالية ويسهلون العمال التجارية، ويخففون مشكلة شح العملة المتداولة بحوالاتهم[6].

---

1 الدوري، مرجع سابق، ص 196.
2 محمد محاسنة، الحضارة العربية الإسلامية، الأردن، 2005 م، ص 223.
3 ابن منظور، مرجع سابق، ج9، ص 190.
4 الدوري، مرجع سابق، ص 192.
5 ناصر خسرو، مصدر سابق، ص 173.
6 عبدالحكيم الرفاعي، الأقتصاد السياسي، ج1، القاهرة 1938، ص 569.

لقد أنتشرت الصيرفة أيضا في مدن العراق حيث كان للكوفة فضل كبير على تقدم وتطور الصيرفة في العراق، كما كان بالبصرة عدد لا بأس به من دور الصرف، ولقد أصبحت في أواخر القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي أكبر مركز مصرفي في الخلافة العباسية[1]. يقول الرحالة ناصر خسرو في ذلك : (ان المعاملات التجارية في البصرة تجري كما يلي :كل من كانت له نفائس يودعها عند الصراف ويأخذ منه وصلا بها، وعندما يشتري التاجر شيئا يعطي حوالة على الصراف وهذا يصرفها، فكان التجار طيلة إقامتهم بالبصرة يتعاملون بالحوالات على الصيارفة)[2].

لم يتوقف دور الصيارفة عند هذا فقط بل كانوا يتعاملون مع الحكومة،كما يتعاملون مع باقي الناس، لكن كان تعاملهم بدرجة أقل من خلال تقديم القروض في أوقات الأزمات. كما نجد أن أغلب الصيارفة لم يكونوا من المسيحيين فقط، بل حتى اليهود والمسلمين قد اختصوا في هذا المجال قاموا بدور مهم وخاصة في المجال التجاري حيث شجعوا التجارة من خلال انشغالهم بما تعرف به "غرف المقاصة"، فسهلوا للتجار أعمالهم التجارية وفي نفس الوقت سيطروا على السوق المالية[3].

5- الجهبذة

الجهبذ مشتق من كلمة فارسية" كهبذ "جمع" جهابذة"، ومعناها الناقد الخبير الذي يميز بين الجيد و الرديء. و نستطيع أن نشبهه بما يعرف في عصرنا هذا ب (الخبير المالي)، و لكن بصلاحيات أوسع، إذْ كان يجمع بين الخبرة (أي بمعنى التخصص و المهارة) في التحقيق المالي و مهام أخرى، ولم تكن الجهبذة وليدة القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي بل كانت في عصور غابرة، ولكن كانت بتسميات مختلفة، فكانت تعرف مثلا بالناقد الخبير، أو صاحب مصرف لكثرة اشتباهه بالصيرفي. وكان منصب الجهبذ معروفاً عند المسلمين في أوائل العصر الأموى منذ عهد معاوية رضى الله عنه[4].

عندما جاء العباسيون وسعوا مجال عمل الجهبذ الى المقاطعات. فكان الولاء العباسيين يستعينون ببعض الجهابذة في جباية الضرائب في بعض المقاطعات، وقد كان لعمر بن مهران عامل الرشيد على مصر، جهبذ يقوم بوظيفة محاسب، كما أن الخليفة المقتدر كتب عهداً خصص فيه عمل الجهبذ يستخلص منه أن على الجهبذ أن يستلم الوارد من الخراج والموارد الأخرى، ويساعده في عمله كاتب خاص، وكان عليه ايضا أن يقدم قائمة خاصة بالدخل اليومي، وأن يعمل حساباً شهرياً بالدخل يسمى (الختمة) وسنوياً يسمى (الختمة الجامعة). وكان من ضمن أهم واجباته التأكد من وصول الورادات الى الديوان، وكان يأخذ أجر مقابل خدماته من الضرائب الواردة[5].

تتعدت مصادر الأموال التى يحصل عليها الجهابذة، فكانوا تجار قبل كل شئ، وكانوا يربحون أرباحاً طائلة من التجارة. وأصبحوا هم أصحاب رؤس الأموال، ولعب أولئك الجهابذة أصحاب بيوت المال دورا

---

1 الدوري، مرجع سابق 192.
2 ناصر خسرو، ص 164.
3 الدوري، مرجع سابق، ص 194، 195.
4 بطرس البستاني :محيط المحيط ، بيروت 1993 ، ص161.
5 الدوري، مرجع سابق، ص 185.

بارزا ليس في تخزين الأموال واقتراض التجار فحسب بل أقرضت الدولة عند احتياجها وأثناء تعرضها للأزمات، كما فعل الوزير ابن الفر ات مع جهبذة الأهواز، عندما اقترض منه المال لدفع رواتب الكتاب[1].

1 المرجع نفسه، 188، 191.

المبحث الثالث: أصناف التجار وطوائفهم

أولاً: أصناف التجار:

لقد لعب التجار في هذا دوراً كبيراً في عصر الدولة العباسية. وخاصة بعد أن زادت طلبات واحتياجات قصور الملوك والأمراء عما كانت عليه من قبل، فانحصر نشاطهم في تلبية رغباتهم واحتياجاتهم، وبالتالي أصبحت القصور لا تستطيع الاستغناء عن خدمات أولئك التجار، نظراً لسرعة استجابتهم لجلب ما استصعب جلبه من مختلف أنحاء المحيط الهندي، كما كان المجتمع الاسلامي في تلك الفترة معنى أيضاً بكثير من السلع المجلوبة من طرف أولئك التجار نظراً لتحسن مستواه المعيشي. فكانت السلع الهندية على وجه الخصوص كثيرة الاستهلاك والرواج في جل البلاد الإسلامية وفي أكبر مدنها وأسواقها[1].

لقد كان التجار يعانون عناء كبيراً من مشقات السفر منها: طول المسافة، والظروف القاسية الناجمة عن المناخ والطبيعة القاسيين، اضافة الى الخطر القادم من قبل لصوص الطرق والقراصنة. لكن رغم ذلك كان التجار المسلمون يغامرون بأنفسهم في سبيل الربح الكثير وجمع الثروات، لذلك كانت السلع غالية على قدر مشقتها كما يقول ابن خلدون في مقدمته: (وكذلك نقل السلع من البلد بعيد المسافة، أو شدة الخطر في الطرقات يكون أكثر فائدة للتجار وأعظم أرباحا، وأكفل بحوالة الأسواق، لأن السلعة حين إذ تكون معوزة لبعد مكانها، وشدة الغرر في طريقها، فيقل حاملها ويعز وجودها، وإذا قلت وعزت غلت أثمانها)[2].

لقد أدى كل هذا الى تمركز المال في أيدى التجار، ووصلوا بسبب ذلك الى درجة عظيمة من الغنى. فجعلتهم يحظون بالاحترام الكبير من قبل رجال الدولة، ومن التجار الذين كان لهم نفوذ داخل الدولة التاجر ابن الجصاص[3] الذى كان يعمل في الجواهر والحجار الكريمة، فكانت له صلات قوية مع القصر العباسي[4].

انتشرت في القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي تتمثل في قيام التجار الأثرياء بإعطاء قروض الى الدولة ويأخذون مقابل ذلك فوائد، ولقد اشتكى الخليفة الراضى سنة 322هـ/933م. من أزمات مادية حادة حصلت له، فكان من بين التجار الذين لجأ اليهم ابن الجصاص[5].

ينقسم التجار من حيث نشاطهم وتعاملهم الى ثلاث أصناف، قسمهم أبوالفضل الدمشقي في كتابه محاسن التجارة وهم:

---

1 حسن حلاق، ملامح تاريخ الحضارات، بيروت 1991، ص 181.

2 ابن خلدون، المقدمة، ج 2، تونس 2007، ص 99.

3 هو أبو عبد الله الحسين بن عبد الله بن الجصاص البغدادي الجوهري التاجر الصفار، قال فيه ابن طولون لا يباع لنا شئ إلا على يد بن الجصاص، كانت لديه أموال طائلة و ذهب كثير، عاش أيام خمراويه بن أحمد بن طولون صاحب مصر و الخليفة العباسي المعتضد، أنظر: الذهبي، سير أعلام النبلاء، تحقيق شعيب الأرنؤوط، بيروت 1994، ج14، ص469.

4 الدوري، مرجع سابق، ص 141.

5 المرجع نفسه، 142.

1- الخزَان

هو الذى يشترى البضائع في وقت رخصها وتوفرها في الأسواق وكثرة البائعين لها وقلة الطالبين عليها، ثم يقوم بحفظها وينتظر أن تنعكس الظروف في الأسواق، فتصبح البضاعة قليلة إما لانقطاع توريدها. أو لصعوبة نقلها لارتفاع تكاليف النقل، لكثرة الطلب عليها يقول الدمشقي في ذلك: (أن يشتري الشئ في إبانه وتواتر حمله وكثرة البائعين له وقلة الطالبين ثم إحكام حفظه والتربص به الى أذداد الأشياء أعنى انقطاع وصوله وتعذر حمله وبعد وقته وكثرة طلابه)، ويحتاج هذا الصنف من التجار حسب ما ذكره الدمشقي: (المعرفة بأحوال البضائع في أماكنها وبلادها وكثرتها وقلتها ورخصها أو غلائها)[1] .

على هذا الاساس يجب أن يكون التاجر الخزان على دراية كافية بأحوال البضائع سواء من حيث توفرها أو انعدامها وقلتها، بل حتى أسعارها وسلامة وصولها إلى الى سوقه من خلال استطلاعه وتقصيه أخبار الطرق والمسافرين، حتى يضمن وصول البضائع سالمة دون تعرضها لاي نوع من المخاطر. وقد لا يحتاج هذا التاجر الى السفر، ولكن يلزمه أن يكون مطلعا على أحوال الأسواق عن طريق شركائه أو وكلائه[2].

كما يقوم التاجر الخزان بمراقبة الظروف المحيطة به في المنطقة التى يقيم بها، ويشمل ذلك الأمن والعدل، ومدى قوة الدولة وضعفها، لكى يوجه سياسته التجارية وفق تلك الظروف والأحوال وهو ما أشار اليه الدمشي بقوله: (ومما يجب على الخزَان تأمله أحوال السلطان الذى هو في كنفه وقوة دولته وضعفها وعدله أو جوره وفقره...)[3].

وتشير بعض المصادر إلى هذا الصنف من التجار وتورد لنا مثالا حيا على ذلك وهو يذكر أن تاجرا بغدادياً لاحظ رسولاً قادماً من الرقة ومعه كتاب إلى بعض التجار وقد تمكن من الحصول عليها، وقد كان مضمونها مليئه بالتوصيات إلى تجار الزيت في بغداد بأن يحتفظوا بما عندهم من زيت. وأن لا يبيعوا شيئا لأنه قل في الأسواق وارتفع سعره، وبمجرد أن أدرك التاجر ذلك استدعى وكلاءه وطلب منهم أن يقترضوا كل ما يمكنهم اقتراضه من النقود من الصرافين حتى يشتروا بها الزيت. وبحلول المساء كان وكلاؤه قد اشتروا زيتا بثلاثمائة ألاف دينار وأوصاهم بالإستمرار على الأقتراض، واشتروا أيضا زيتا بأربعة آلاف دينار أخرى، ولما ارتفع سعر الزيت 5 ٪ بسبب هذه العملية لم يبق زيت في السوق. وانتبه التجار الذين اطلعوا بعد ذلك على الكتب التي أرسلت إليهم، فقدموا إلى هذا التاجر وقدموا له 20 ٪ ربحا على الثمن الذي دفعه في الزيت ولكنه رفض ذلك، حتى وصلت النسبة إلى 60 ٪ ولكنه أصر على الرفض. حتى ضاعفوا له الثمن فباع الزيت الذي اشتراه بعشرة آلاف دينار بمبلغ عشرين ألف دينار[4].

اذا اراد الخزّان أن يشتري بضاعة بحوالي مئتي دينار فإنه يقسم عملية الشراء الى أربعة دفعات وبين كل عملية شرائية وأخرى حوالى خمسة عشر يوما، وكان هدفه من ذلك هو ضمان استقرار سعر المنتج

---

[1] الدمشقي، الاشارة الى محاسن التجارة، تحقيق: محمود الارناؤوط، بيروت 1999، ص 63.
[2] الدوري، مرجع سابق، ص 145.
[3] الدمشقي، المصدر السابق، ص 66.
[4] الدوري، مرجع سابق، ص 145.

وعدم أرتفاع سعره أو رخصه. فإذا اشترى سلعه وزاد ثمنها كان ذلك هو هدفه الذى سعى اليه، وإن رخص سعره كان أيضا في مصلحته من خلال السلامة من تفاوت الاسعار والتمكن من الشراء المنتج الجيد الرخيص ان بقى على حالها دون زيادة في سعره[1].

2- التاجر الركاض

مشتق من كلمة الركض أي السعي والعدو بالرجلين، وهو التاجر الذى يتعامل مع بلدان مختلفة سواء بمفرده أو مع شركائه. ويستلزم عليه دراية كبيرة بأسعار البضائع التي ينوي المتاجرة فيها ومعرفة واسعة بالأقطار التي يريد السفر إليها كسرعة ذهابه وإيابه وسلامة الطريق، وإذا لم يكن يعرفها يبحث عن وكلاء تجاريين ليستعين بهم في تعامله التجاري خلال رحلته التجارية داخل تلك البلدان[2].

يحدثنا الدمشقي عن التاجر الركاض بقوله: (اعلم أنه يجب على الركاض أن ينتظر أولاً فيما يبتاعه فيحتاط فيه...ثم يستصحب معه رقعة بأسعار جميع البضائع في البلد الذى يريد العود اليه مما يجلب من تلك الجهة، فاذا أراد أن يشتري شيئاً رجع الى الرقعة فنظر الفرق بين سعره في هذه وسعره في تلك البلدة[3].

الى جانب ذلك كان يراعي التاجر الركاض نفقات وتكاليف النقل وضريبة المكوس التى ستفرض عليها حتى وصول البضاعة الى مكان بيعها. اضافة الى ذلك المؤن التى يحتاجها لذلك ثم يقارن النتيجة بالسعر الموجود في الرقعه التى جلبها معه حتى يتأكد من ربحه[4].

اذا دخل الركاض بلدة لا يعرفها فعليه أن يفتش عن الوكلاء التجاريين المأمونين ليستعين بهم في تعامله التجاري، وأن يتفهم السوق لئلا يورط نفسه. وقد ذكر الدمشقي ذلك بقوله: (ويجب على الركاض أيضا إذا دخل بلدة لم يعرفها، أن يكون قد تقصي عن الوكيل المأمون)[5].

لذلك يجب على التاجر الركاض ان تكون له دراية بجميع الأمور بداية من سفره وكل ما يخص الطريق، وأسعار جميع البضائع التي ينوي المتاجرة فيها. ودون أن ننسى المعرفة الواسعة بالمناطق والاقاليم التى يريد السفر اليها.

3- التاجر المجهز

مشتق من التجهيز، هو التاجر الذي لا يحتاج إلى التنقل والسفر من بلد لأخر، بل يكون له وكلاء مأمونون وأما طريقة عمله فتتمثل في استقراره في السوق ببلده. وأن يكون له وكلاء تجاريين في البلدان المختلفة، فيرسل لهم البضائع لبيعها، وينوبون عنه في عمليات البيع والشراء لقاء حصة معينة من الربح

1 الدمشقي، مصدر سابق، ص 64.
2 الدوري، مرجع سابق، ص 144.
3 الدمشقي، مصدر سابق، ص 66، 67.
4 محمد محاسنة، مرجع سابق، ص 214.
5 الدمشقي، مصدر سابق، ص 67.

والمتفق عليها سابقا[1]، حيث يترك لهم حرية التصرف في بيع البضائع. إذا قد لا تباع السلعة فتكسد وتتلف. ويشترط في الوكلاء أن تكون لهم خبرة خاصة في البضائع التى يبيعونها وفي البضائع التى يشترونها[2].

وقد اشار الدمشقي الى ذلك بقوله : (أن قانون المجهز أن ينصب له في الموضع الذى يجهز اليه من يقبض البضائع التى يصدرها اليه ويتولى هذا القابض بيعها وشراء الأعواض عنها ويكون ثقة أميناً مأموناً موسراً قد نصب نفسه للتجارة مع خبرة يكون الحمل اليه وهو المتولى للبيع وله حصة في الربح في كل ما يبيعه أو يشتريه)[3].

وهذا النوع لا حرج فيه، والمضاربة مأخوذة من الضرب في الأرض وهو السفر للمتاجرة. مصداقا لقوله تعالى: (وَآخَرُونَ يَضْرِبُونَ فِي الْأَرْضِ يَبْتَغُونَ مِن فَضْلِ اللَّهِ ۙ وَآخَرُونَ يُقَاتِلُونَ فِي سَبِيلِ اللَّهِ ۖ فَاقْرَءُوا مَا تَيَسَّرَ مِنْهُ ۚ وَأَقِيمُوا الصَّلَاةَ وَآتُوا الزَّكَاةَ وَأَقْرِضُوا اللَّهَ قَرْضًا حَسَنًا ۚ وَمَا تُقَدِّمُوا لِأَنفُسِكُم مِّنْ خَيْرٍ تَجِدُوهُ عِندَ اللَّهِ هُوَ خَيْرًا وَأَعْظَمَ أَجْرًا ۚ وَاسْتَغْفِرُوا اللَّهَ ۖ إِنَّ اللَّهَ غَفُورٌ رَّحِيمٌ)[4]، وأما اصطلاحا فهو عقد بين طرفين على أن يدفع أحدهما المال إلى الآخر ليتاجر به ثم يكون الربح بينهما حسب اتفاقهما عليه في العقد[5].

ثانياً: طوائف التجار

إن التبادل التجاري بين العالم الإسلامي وخاصة جناحه الشرقي مع عالم الشرق الأقصى يكن في أيدي التجار المسلمين لوحدهم وإنما كان يشاركهم في ذلك تجار آخرون ومن جنسيات وأديان مختلفة. أبرزهم الهنود واليهود والنصارى فكانوا جنبا لجنب مع المسلمين في جلب البضائع الثمينة من الهند والصين وإعادة بيعها ومقايضتها في مختلف أرجاء العالم[6].

وفي السطور القادمة سوف نلقى الضوء على نشاط أولئك التجار:

1- التجار الهنود:

نبدأ حديثنا من التجار الهنود باعتبارهم الضلع الأهم في العملية التجارية. عمل التجار الهنود على توسيع تجارتهم حيث عرفوا كيفية الترويج لسلعهم وبضائعهم الثمينة عند بيعها وتصديرها مع معرفتهم لحاجيات بلادهم، والطرق والمسالك التي يجب عليهم سلوكها. مع معرفة أثمانها وأسعارها ونوعيتها من حيث الجودة، وبفضل التجارة وصلوا إلى درجة عالية من الغنى[7].

لكن هنالك بعض المؤرخين المحدثين يقللون من دور التجار الهنود في النشاط التجاري. فقد رأى ألفنستون Elphinstone الذي ذكر أن الهنود لم يغامروا بركوب البحار واكتفوا بركوب القوارب في نهري

---

1 محمد محاسنة، مرجع سابق، ص 214.
2 ابراهيم سليمان الكروي، طبقات مجتمع في بغداد في العصر العباسي الاول، مصر 2008، ص 75.
3 لدمشقي، مصدر سابق، ص 67.
4 القران الكريم، سورة، المزمل، الأية 20.
5 السيد سابق، فقه السنه، بيروت 1977، ص 220.
6 موريس لومبار، مرجع السابق، ص 181.
7 عصام الدين عبدالرؤوف الفقي، بلاد الهند في العصر الإسلامي، القاهرة 1980، ص 215.

السند والغانج بمحاذاة السواحل[1]، ويستدل أحد الباحثين على صحة هذا الرأي من خلال أسماء السفن الهندية التي ترجع أصولها اللغوية غير الهندية. إلا التي تحمل اسم Caple or Kaple فيرجع اسمها إلى إحدى اللهجات الهندية. لكن هذا الاستدلال لا يمكن الاعتماد عليه، فلا يمكن أن الهنود لا يعرفون الملاحة من خلال أسماء سفنهم وانما هذه الأسماء قد دخلت عليها أسماء ملاحية عربية وفارسية مثل :بارجة العربية أصلها، بيرة بالهندية[2].

كما علل فريمان **Freeman** أن عدم ممارسة الهنود التجارة بصورة مباشرة مع الدول التي تقع بالقرب منهم. رغم تجولهم في بحر الصين إلى فعل الرياح الموسمية، لأنها تكون متقلبة وموعد بدايتها غير منتظم، كما أن شهور المطر عاصفة، والسفر خلال هذه الفترة خطير. ومن الممكن أن يطول الأمر بهذه الحالة السيئة ومن شأن تلك الظروف أن تؤخر عودة السفن، وكما أنها تلقى صعوبة في الوصول إلى المحيط الآخر قبل أن تغير الرياح إتجاهها. كما أن الطقس الهادئ الخالي من حركة الرياح وهو الطقس الذي تأتي في أعقابه الرياح الموسمية الجنوبية والشرقية من الممكن أن يعمل على إعاقة حركة السفن، لذلك اكتفى الهنود عن عدم الإبحار تجاه الساحل العربي[3].

هنالك عدد من الاسباب جعلت مساهمة التجار الهنود في النشاط التجاري ضعيف منها سيادة العرب الملاحية على المحيط الهندي. كما أن إنتشار الإسلام على سواحل وجزر المحيط الهندي مع وجود الجاليات الاسلامية في المنطقة مما جعل الهنود ينسحبون تاركين المجال للعرب، كما أن الثراء الذى تمتع به الهند جعل الهنود عازفين عن المخاطرة بركوب المحيط تجاه البلاد الأقل ثراء وتنوعاً منهم. يضاف الى ذلك التعارض العقائدي بين طرائق سبل العيش والديانات[4] السائدة في الهند[5].

كما هناك عدد من الباحثين يشير إلى مساهمة الهنود في العلاقات التجارية مع الدولة العباسية، أمثال : إسماعيل الندوي والذي أكد على وجود تجار من الهنود في الموانئ العباسية. وعلى متن الرحلات التجارية التي ربطت بين الدولة العباسية والهند، فلقد قام الهنود بدور لاباس به في عملية التبادل التجاري. لكنه كان دورا محدوداً أعتمد على الأساطيل التجارية الأخرى، خاصة في الجزء الجنوبي الغربي للهند، والذى كان يعاني من ندرة الموانئ الطبيعية وانتشار الحواجز الجبلية على السواحل الغربية، الى جانب تأثير الرياح الموسمية[6]. مما أدى سكان الساحل الجنوبي الغربي للهند (مليبار) الى عدم اتجاههم الى بناء أساطيل تجارية

[1] Elphinstone, M., The history of India, the Hindu and mohametan period, London, 1911, p.183.
محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 122.

[2] شوقي عبدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 49.

[3] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 122.

[4] الديانة البوذية كانت تقول بأن الانسان لكي يتخلص من الهم والحزن، يجب عليه أن يقطع كل صلة تربطه بالحياة المادية، اما البراهمة فكانوا ينظرون للعالم المادي نظرة تشاؤمية تنطوى على شئ من الازدراء، ولم يكونوا يطمعون في مال أو جاه، لذلك شجعت العقائد الهندية السائد على الزهد وعدم التكلب على الحياة المادية، انظر، محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 122.

[5] السيد سليمان الندوي، "العلاقات التجارية بين العرب والهند"، مجلة ثقافة الهند، مج 1، العدد 2، يونيو 1950، ص 127، 128.

[6] تبدأ الرياح الموسمية الجنوبية الغربية في المنطقة الجنوبية، لذلك ساحل المليبار يعتبر من المناطق الخطرة منذ مايو وحتى نهاية سبتمبر، وهذا يعني ان موسم الرحلات البحرية في مليبار لا يتعدى سبعة أو ثمانية أشهر، وفي هذا خطر على السفن اذا لابد من عودتها الى موطنها قبل شهر مايو، أنظر شوقي عبدالقوى عثمان، مرجع سابق، ص 50.

يساهمون بها في التجارة. على عكس الساحل الشمالي الغربي فقد أدى امتداد فترة الابحار الى انتعاش النشاط التجاري ونمو الأساطيل التجارية هناك مثل أسطول كجرات[1].

خلاصة القول لقد برز الهنود كقوة في المحيط الهندي والذى كان نابعاً أساسا من قوة اقتصادها وتنوع ما تصدره، حيث كانت محور التبادل السلعي في مياه المحيط الهندي.

2- التجار العرب

أما الدور العربي في هذا المجال فيبدو فعالاً، باعتبار أن العرب أحد أهم طرفي المعادلة التجارية. كما أن الصلات التجارية للعرب مع الهند لعبت دوراً موثراً في طبيعة تلك العلاقة. حيث كان للتجار العرب منذ فترة ما قبل الإسلام علاقات تجارية مع الهند ووسطاء لهذه التجارة. سواء لما ورد منها براً عن طريق بلاد فارس أو بحراً عن طريق المحيط الهندي والبحر الأحمر. وكان لسكان الجزيرة العربية وخاصة المقيمين بالمناطق الساحلية منها تجارة إلى الهند، كما أن التجار من أهل البحرين قد عرفوا بتجارتهم مع بلاد الشرق الأقصى منذ فترة مبكرة[2].

كان اقبال التجار العرب نحو الهند يحمل دلالات بعيدة نجدها في وصف الدينوري في كتابه الأخبار الطوال للهند بقوله: (بحرها در وحبلها ياقوت وشجرها عطر)، كانت هذه صورة الهند في عقلية العرب، ووراء تلك الصورة تدافع العرب لينهلون من تلك الثروات[3].

تتناقل المصادر العربية أخبار رحلات التجار العرب الى الشرق الاقصى (الهند والصين). ولعل من أشهرها السفن التى أرسلها حاكم سيلان للحجاج بن يوسف خلال العصر الأموى. حيث تذكر المصادر أن بعض التجار المسلمين كانوا يعيشون في جزيرة الياقوت وبعد وفاتهم قفرت بناتهم العودة لأوطانهن مرة أخرى، فلجأن الى حاكم الجزيرة الذى قام بإرسالهن الى البصرة. وأثناء رحلة العودة تعرضت لهن بعض سفن القراصنة الهنود وقاموا بأسرهن. وتؤكد هذه الحادثة وجود العديد من الدلائل على وجود العرب على الساحل الهندي. كما تدل على العلاقات الطيبة بين الجانبين وتظهر من خلال العلاقة الودية بين حاكم سيلان والحجاج بن يوسف الذى كان يحكم البصرة في تلك الفترة[4].

أزدهرت العلاقات التجارية أكثر بين بلاد الهند والعرب المسلمين خاصة في العصر العباسي وبالتالي ترتب على ذلك ازدياد النشاط التجاري أكثر من ذي قبل، خاصة في ظل التطور الذي عرفته البلاد الإسلامية في تلك الفترة من رفاهية العيش في إطار الازدهار والتطور الاقتصادي والعسكري. وتبرز ضخامة التبادل السلعي خاصة فيما تستورده الدولة العباسية من الهند وما يحدث للتجار المسلمين من غرق لسفنهم في البحر أو استيلاء القراصنة على ما يحملونه في تلك السفن[5]. وأبرز دليل على غرق السفن فيما

---

[1] الندوي، أسطول كجرات،مجلة ثقافة الهند، مج، يناير 1969، 47 ، 77.

[2] -محمود أحمد محمد قمر، دور البحرين في الملاحة والتجا ة البحرية من صد الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، عرن للد ا سات والبحوث الإنسانية، 1997م.؟، ص 70.

[3] الدينوري، الأخبار الطوال، تحقيق عبدالمنعم عامر، القاهرة 1960، ص 321.

[4] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 124.

[5] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 124.

ذكره الذهبي عن غرق بعض البضائع لتاجر عربي في رحلة واحدة قدرت بحوالي ثلاثين ألف دينار. كما حصل التجار المسلمون على أرباح كبيرة من التجارة الهندية[1].

تميز التجار العرب بعلاقات ودية مع حكام بلاد الهند والصين وسيلان والمالديف وحصلوا على تسهيلات كبيرة من خلف تلك العلاقات، ومن بين تلك التسهيلات أنهم تمتعوا بحرية الإقامة في الموانئ الهندية والصينية حتى صار للمسلمين جاليات كبيرة على سواحل الهند والصين[2]. لذلك لم يكتفى التجار العرب بتجارة المرور فقط بل جنحوا الى الاستقرار في بعض المراكز التجارية الهندية مثل صيمور التى لعبت دوراً مهما في الربط بين المناطق الداخلية للهند والسواحل. كما لعب التجار العرب الموجودين في اقليم السند نفس الدور. وقد كانت مدينة مولتان وديبل أهم المراكز التجارية في السند[3].

لم تكن ساحل الهند هي نهاية المطاف بالنسبة لسفن التجار العرب. بل كانت المحط الأول لسفن العرب المتجهة الى سرنديب، وجاوة، وملقا، والصين. حيث كانت الرحلة العربية الى الصين هي أطول الرحلات البحرية في ذلك الوقت وقد أعترف المؤرخ الصيني فواين جانغ في كتاب (مبادئ الشرق) بقوة التجار العرب حيث قال: (إن العرب والمسلمين هم الذين كانوا يقبضون على ناصية التجارة الدولية في الشرق والغرب. من أوائل القرن الثامن الميلادي حتى أوائل القرن السادس عشر، فيبحرون بسلعهم من الخليج العربي فالمحيط الهندي، ومنه الى الموانئ الصينية)[4].

ولم يتوقف نشاط التجار العرب الى الصين الا عندما اندلعت الحرب الاهلية التى تحدثنا عنها في الفصل السابق مما ترتب عليها نهب مدينة كانتون في الصين في سنة 758/264. وتوقف النشاط التجاري للتجار العرب في المواني الصينية[5].

كما كان للتجار العرب علاقات مع الشرق الاقصى فقد كانت لهم علاقات مماثلة مع شرق افريقيا منطقة غرب المحيط الهندي. وكان التوجه العربي واضح الأثر وهو توجه التجار العرب نحو الساحل الشرقي لافريقيا، وذلك لقرب الساحل الافريقي منهم. كما كانت هنالك جاليات عربية كبيرة على الساحل الافريقي تمكنت من تكوين أمارات اسلامية لاحقا[6].

3- التجار الفرس (السيرافيون)

لعب التجار فقد لعبوا دوراً كبيراً في تجارة المحيط الهندي، وكان لهم السبق في المحيط الهندي قبل ظهور الاسلام. وفي واقع الأمر من يريد دراسة النشاط التجاري للفرس في المحيط الهندي سيواجه صعوبة بالغة خصوصاً بعد ظهور الأسلام لانه تم إطلاق كلمة "المسلمون" من قبل أغلب المؤرخين والكتاب على كل من اعتنق الدين الاسلامي عربياً أو فارسياً أو غيرهما ذلك لان الاسلام له طابع تجميعي تحت راية

[1] الذهبي، العبر في خبر من غبر، بيروت 1985، ج2، ص 192.
[2] محمود أحمد قمر، مرجع سابق، ص 72.
[3] محمد نصر عبدالرحمن، ص 125.
[4] شوقي عبدالغني عثمان، مرجع سابق، ص40.
[5] سليمان التاجر، مرجع سابق، ص61.
[6] شوقي عبدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 37.

واحدة[1]، رغم تلك الصعوبه الا أن هذا لايمنع من تقديم شواهد وأدلة على الوجود والتأثير الفارسي على النشاط التجاري في المحيط الهندي. فقد سيطروا على تجارة الحرير في تلك المنطقة. وظل التجار الفرس يسيطرون على تجارات المحيط الهندي حتى نهاية القرن الاول الهجري/السابع الميلادي[2].

كان التجار الفرس هم الموردين الرئيسيين للبضائع العربية للهند والصين، حتى أن بعض البضائع العربية التى كانت تصل لتلك المناطق حملت الأسماء الفارسية، كما أن الفاظ الملاحة حملت أسماء فارسية[3]، رغم انخفاض أهمية تجار الفرس نسبياً مع ظهور الدولة الاسلامية وتنامي الدور العربي في هذا المجال. الا أن السفن الفارسية ظلت تقوم بدور فاعل في حركة النقل التجاري. وخلال العصر العباسي زاد نفوذهم ودورهم في الدولة[4].

وقد ذكر شوقي عبدالقوي عثمان بعض الادلة نقلاً عن كاتب صيني بقوله: (فيتحدث المؤلف الصيني لي شنج عن السفن الفارسية التى أتت الى كانتون في عام 51هـ/671م. كما رأى المعلم البوذي فاج رابادي ما لايقل عن خمس وثلاثين سفينة فارسية في سيلان عام 99هـ/717م ابحرت الى كانتون)[5].

كان السيرارفيون هم العنصر الفارسي الأشهر في المجال التجاري فاشتهروا كوسيط رئيسي بين الدولة العباسية والهند. وهذا يرجع إلى أهمية سيراف كميناء تجاري هام وملتقى للقوافل التجارية البحرية فاحتوى ميناؤها على مختلف المنتوجات والسلع[6].

تذخر كتب الرحالة والجغرافيون المسلمون العديد من الأخبار عن هؤلاء التجار الفرس، وخاصة السيرافيين الذين كثر وجودهم في موانئ الهند. وعملوا على نقل البضائع بين الجانبين. ويبدو أن تمركزهم الأكبر كان في صيمور، ويظهر ذلك فيما ذكره بزرك بن شهريار عن وجود خط ملاحي مباشر من صيمور الى سيراف. وكذلك عن وجود قاضى خاص للمسلمين في صيمور وهو دليل على سعة النشاط التجاري للمسلمين العرب والفرس[7].

وتبرز أهمية التجار السيرافيين فيما ذكره بزرك في القرن الثامن الميلادي عن أبي عبد الله محمد بن باشاد بن حرام بن حمويه السيرافي من أشهر البحارة ومالكي السفن في المحيط الهندي. ولشهرته هذه أمر بعض ملوك الهند أن ترسم له صورة لأنه من كبار أهل صنعته. وقد كانت من عادة هؤلاء الملوك أن يصوروا كل من له نباهة وقدر ومحل من سائر أصناف الناس[8].

لم يكن التجار السيرافيون هم العنصر الفارسي الوحيد في هذا المجال. بل وجدت عناصر فارسية أخرى كان لها دور فعال في النشاط التجاري كالخرسانيين. فهؤلاء التجار كانوا بمثابة الوسطاء التجاريين

---

1 شوقي عبدالغني عثمان، مرجع سابق، ص 44.
2 محمد نصرت عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 125.
3 Steingass, F., Persian English dictionary, Beirut 1975, p275.
4 حسين مؤنس، تاريخ التمدن الإسلامي، مراجعة، حسين مؤنس، القاهرة 1973، ج5، ص 64.
5 شوقي عبدالقوي عثمان، مرجع سابق، ص 45.
6 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 125.
7 بزرك بن شهريار، مرجع سابق، ص 140 ، 141.
8 المرجع نفسه، ص 51.

بين الهند والأقاليم الفارسية في الدولة العباسية، حيث اشتهرت خرسان بأسواقها التي تنوعت فيها المنتوجات والسلع. أضف إلى ذلك أن خرسان قد ارتبطت بطريق تجاري مباشر إلى السند، وفي ظل ذلك ازدهرت التجارة بين السند وخرسان. ومن الطبيعي أن يتواجد التجار الخرسانين في المدن الهندية للقيام بدورهم في النشاط التجاري[1]. كما أستقر كثير من الشيرازيين الذين زاولوا التجارة على الساحل الأفريقي وتزوجوا من قبائل البانتو. وأصبح هؤلاء وسطاء التجارة بين داخل افريقيا وساحلها. لكن الأمر المؤكد أن الفارسيين اسهموا بدور كبير في النشاط التجري في عالم المحيط الهندي[2].

4- التجار الصينيون

لعب التجار الصينيون دورا كبيرا في تجارة المحيط الهندي، وقد ساعدهم على ذلك تشجيع حوماتهم على الاقبال على النشاط التجاري، والتى عملت على توفير الحماية لهم ولتجارتهم، وما يؤكد وجود التجار الصينيين في مياه المحيط الهندي هو ما ذكره السيرافي عن نقودهم التى تركوها في ميناء سيراف والتى تميزت عن النقود الإسلامية بنقوشها المميزة. وكذلك أخبار السفن الصينية التى جاءت السواحل العربية[3].

كذلك تحدث الدينوري: (أن المسلمين حين فتحوا العراق وجدوا في ميناء الأبلة بعض السفن الصينية)[4]. أما المسعودي فقد أشار الى أن مراكب الصين قد كانت تجتمع مع مراكب المسلمين في كله. إضافة الى ذلك فقد ذكر ان السفن الصينية كانت تصل الى عمان وسيراف وساحل البحرين والأبلة والبصرة[5].

رغم ذلك الا أن بعض الباحثين يرؤن أن الوجود الصيني كان ضعيفاً وذلك بسبب التنافس التجاري بين العناصر الاخرى كالعرب والفرس وغيرهم. وأنهم اكتفوا بدور الوسيط التجاري في موانيهم. ويستدلون بذلك على التسهيلات التجارية الكبرى التى قدمها الصينيون للتجار القادمين لمساعدتهم في القيام بنشاطهم التجاري[6]. حيث تم تعيين قاض من المسلمين وحملهم لتصاريح تسمح لهم بالتنقل داخل البلاد بغرض التجارة، وهذا دليل على تساهل امبراطور الصين مع التجار المسلمين[7].

كما رأى البعض الأخر أن تعبير السفن الصينية في المصادر العربية يعنى السفن المتجه صوب الصين بمعنى أن أصحابها لم يكونوا صينين، بل كانوا من العرب والفرس. وبرروا بأن السف الصينية كانت تقف عند سيلان لعجزها عن تدبير رؤوس الأموال اللازمة لاعداد مثل تلك الرحلات الكبيرة. وهنالك من الباحثين من يرفض هذا الرأى ويرى أنها سفناً صينية. ورغم ذلك يبدو أن الراى الأول أقرب للصواب. بمعنى أن تلك السفن أخذت لقبها أوأسمها من أسم الجهة التى تتجه لها[8].

---

[1] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 126.
[2] شوقي عبدالقوي عثمان، مرجع سابق، ص 46.
[3] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 126.
[4] الدينوري، مصدر سابق، ص 133.
[5] المسعودي، مروج الذهب، ج1، ص 121؛ محمد حسن محمد حمد، الإسلام في الصين، دارسة حول الأقليات المسلمة، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير، كلية الآداب، قسم الدارسات الإسلامية، جامعة الخرطوم، 2006 م، ص 77.
[6] شوقي عبدالقوي عثمان، مرجع سابق، ص 54؛ محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 127.
[7] محمد حسن محمد، مرجع سابق، ص 78.
[8] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 127.

5- التجار اليهود

كان التجار اليهود من بين التجار الذين كان لهم دور في التبادل التجاري بين الهند والمسلمين، فكانوا من أبرز طوائف التجار، والذين لهم معرفة واسعة بهذا المجال حيث انتشرت تجارتهم في مختلف أنحاء العالم، خاصة بعد تشردهم واستقرت الجاليات اليهودية على حافات الطرق التجارية العالمية، وكانت أيضا طرقا دينية تربط بين كافة اليهود، وحيث تصل ما بين النهرين وأرمينيا وبلاد فارس والهند وشواطئ الخليج، وهذا بالإضافة إلى مناطق أخرى في العالم الإسلامي حيث خرج اليهود وانتشروا أيضا في الشام وفي شبه الجزيرة العربية، والى المناطق الجنوبية الشرقية منها كاليمن[1]، وفي المغرب العربي وحتى جميع البلدان الواقعة على البحر الأحمر وغير ذلك من المناطق، ووجدت الجاليات اليهودية في هذه المناطق مكانا مناسبة لتجارتها التي اتسعت خاصة في العصر الوسيط، ليس هذا فحسب بل كانت الفتوحات الإسلامية من بين العوامل التي ساعدتهم على ازدهار نشاطهم التجاري مع العناصر التجارية السائدة في العالم الإسلامي[2].

كان لبغداد بعد تأسيسها في القرن الثامن الميلادي كعاصمة سياسية واقتصادية للخلافة العباسية، دوراً كبيرا في تعاظم اليهود في العراق. وكانت أكبر جالية يهودية تقيم بحي الكرخ وهو مركز بغداد التجاري، ومن خلال بغداد كانت تنطلق أهم النشاطات اليهودية سواء الدينية أو التجارية، وكلن الاتصال مستمرا بينها وبين المناطق التى ينتشر فيها اليهود حتى خارج الحدود الإسلامية انطلاًقا من ذلك. قامت النشاطات التجارية اليهودية محاطة برعاية السلطة الإسلامية. وكانت الجالية اليهودية تسخر لمصالحها التجارية في مختلف الأنحاء، وقاض خاص للفصل في قضايا التجارة. ومشرف على العقود في الأسواق ومعقب لافتداء الأسرى، وكل ما يتعلق بأمور التجارة اليهودية [3].

لقد كان للتجار اليهود دور كبير في ازدهار وتطور التجارة بين المسلمين والهنود. ولعل أشهرهم اليهود الراذانية أو الرهدانية[4]، الذين كانوا يأتون من مقاطعة بروفانس بفرنسا[5]. يحدثنا عنهم ابن خرداذبة في كتابه المسالك والممالك بقوله: (*يسافرون من المشرق الى المغرب براً وبحراً يجلبون من المغرب الخدم والجواري والغلمان والديباج والجلود والفراء والسيوف ويركبون من فرنجة في البحر الغربي (البحر المتوسط) فيخرجون بالفرما (واحدة من المدن المصرية) ويحملون تجارتهم على الظهر الى القلزم (السويس) ثم يركبون البحر الشرقي (البحر الأحمر) من القلزم الى الجار وجدة ثم يذهبون الى السند والهند والصين. فيحملون من الصين المسك، والعود والكافور والدارصيني وغير ذلك مما يحمل من تلك النواحي حتى يرجعوا الى القلزم ثم يحملونه الى الفرما ثم يركبون في البحر الغربي. فربما عدلوا بتجارتهم الى القسطنطينية فباعوها من الروم وربما صاروا بها الى ملك فرنجة (فرنسا) فيبيعونها هناك*)[6].

1 إسرائيل ولفنسون، تاريخ اليهود في بلاد العرب في الجاهلية وصدر الإسلام، مصر، 1927 م، ص 35 – 49.
2 لويس لومبار، مرجع سابق، ص 305، 306.
3 المرجع نفسه، ص 310 – 312.
4 اليهود الراذانية :وهم الذي يتكلمون بالعربية والفارسية والرومية والإفرنجية والأندلسية والصقلية، وكلمة الراذانية مشتقة من كلمة نهر رودنو :أي الرون، انظر :ابن خرداذبة، مصدر سابق، ص 153.، لويس لومبار، مرجع سابق، ص 314.
5 عصام الدين عبد الرؤوف الفقي، بلاد الهند في العصر الإسلامي، القاهرة، 1980 م، ص 212.
6 ابن خرداذبة، مصدر سابق، ص 153، 154.

مثل اليهود الراذانية نموذجاً بالغ الثراء لما يجب أن يكون عليه التاجر العالمي. إذ انهم تخطوا الحواجز اللغوية والأطر المكانية ليربطوا بين رفى العالم القديم، الشرق الاقصى وجنوب غرب أوربا. بمركز العالم الإسلامي في العراق، وفارس والهند[1].

إن نسبة من التجارة كانت محتكرة في يد اليهود وفي البيوت اليهودية التي لا تتخصص في سلعة واحدة، فاليهود يشترون ويبيعون جميع المنتجات التي يجنون منها الفائدة وفي مقدمة تلك الأقمشة ومنتجات الحرير. وتجارة الحبوب القادمة من مصر إلى شواطئ البحر الأحمر والخليج العربي، وكذلك تجارة السكر الذى يأتى من مناطق الأهواز وأيضا تجارة التوابل والعقاقير الطبية. ويمكن القول أنهم كانوا يتاجرون بكل ما هو غالي الثمن، وأيضا تجارة الرقيق التي كانت مهمة وتلقى رواجا كبيراً. وتواصلت أهمية التجار اليهود في عهد الدولة العباسية وبلغت أقصاها في عهد الفاطميين في القاهرة[2].

بلغ نشاط التجار اليهود أوج قوته في القرنين التاسع الميلادي/الثالث الهجري. والقرن العاشر الميلادي/الرابع الهجري ونقطة تحول هامة لهؤلاء التجار اليهود. حيث تطورت تجارتهم الخارجية في مسافات بعيدة وابرزها مع بلاد الهند. وخير دليل على ذلك ما ذكره بزرك بن شهريار عن أحد التجار اليهود والذي يدعى إسحاق، الذي خرج من عمان قاصدا بلاد الهند مع نهاية القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي ومعه نحو مائتي دينار التي لم يملك سواها، فغاب عن البلد نحو ثلاثين سنة ولا يعرف له خبر، وفي سنة ثلاثمائة ورد إلى عمان من الصين والهند عندما قرر العودة في مركب خاص به. ويقال أنه باع لأحد التجار دفعة واحدة مائة ألف مثقال من المسك الفائق، وقد قدر هذا التاجر أحمد بن مروان مبيعاته بأربعين ألف دينار دفعة واحدة. وباع على رجل آخر بعشرين ألف دينار دفعة واحدة أخرى. فأصبح معروفا وحسده الجميع وذهب قاصدا بغداد حيث أصبح معروفا بين جميع التجار فيها[3].

كان التجار اليهود ذو خبرة ومعرفة تجارية واسعة وكانوا يسيطرون على الجزء الأكبر من المبادلات التجارية بين أيديهم، فكانوا يتأجرون بكل ما هو مربح لهم. كما كانوا يعملون في تجارة النقود والمعاملات المصرفية، وقد كانت هناك جالية من المصرفيين والتجار اليهود في أصبهان وبغداد. وأبرز هؤلاء اليهود يوسف بن فنجاس وهارون بن عمران في أوائل القرن الرابع الهجري[4].

خلاصة القول أن المراكز التجارية التي كان اليهود يحتلونها قبل الفتح الإسلامي قد سمحت لهم بالقيام بدور كبير في العصر الإسلامي. حيث حل هؤلاء اليهود محل منافسيهم من التجار وخاصة اليهود الراذانية الذين تحدث عنهم ابن خرداذبة. مما جعلهم في كثير من الأحيان من المهيمنين الرئيسيين عليها بكل جدارة،

كما أن تيار التجار لم ينقطع عن المجرى التجاري المتدفق بين الهند والدولة العباسية. رغم أنه كان محفوفاً بالمخاطر لكنه لم يمنع تدفقهم، ونمت علاقات بين التجار وسواحل المحيط الهندي.

---

1 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 127.
2 موريس لومبار، مرجع سابق، ص 314 ، 315.
3 برزك بن شهريار، مرجع سابق، ص 178 – 180.
4 أدم متز، مرجع سابق، مج2، ص 254؛ .جاك رسلر، الحضارة العربية، ترجمة الدكتور خليل، بيروت، ص139

الفصل الثالث

المؤاثرات والتأثيرات للتجارة بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي

المبحث الأول : الأثر الديني والأدبى

اولاً: الأثر الديني:

إن تجارة المحيط الهندي لا تعنى البيع والشراء بمعناها اللفظي. بل كانت أداة ووسيلة للنقل الحضاري والدعوة والتبشير الديني وقد يحمل التاجر على الاستيطان. وذلك أن التجارة البحرية في هذا المحيط كانت تستغرق وقتاً طويلاً قد يصل الى السنة أو السنتين. وقد ترتب على تلك التجارة أثار دينية وثقافية وأجتماعية وغيرها.

كما أن العلاقات التجارية التى كانت تربط بين بلاد الاسلام وشعوب المحيط الهندي كما ذكرنا سابقا تعود الى أزمنة بعيدة، فقد تطورت ونمت لا سيما بعد ظهور الاسلام. وهيمنة الدولة الاسلامية على طرق التجارة العالمية، جعلته معبرا ومحطة مهمة جداً عملت على ربط الشرق بالغرب. ومن هنا أصبحت التجارة البحرية التى برع فيها المسلمون واحدة من الطرق التى انتشر بها الاسلام. فهي حملت الاسلام الى سواحل الهند وجنوب شرق أسيا وسواحل افريقيا الشرقية[1].

لذلك فان دور المسلمين كان مباشراً بفضل التجارة والتجار والبحارة من جنوب الجزيرة والخليج العربي خاصة أهل حضرموت والبحرين من جنوب الجزيرة العربية والخليج العربي الذين حملوا الاسلام الى مختلف المناطق التى أصبحت ضمن العالم الاسلامي أنذاك ولكنها لم تدخل ضمن الحدود السياسية للدولة الاسلامية. فكان دخول الاسلام على أيدى هؤلاء التجار منذ القرن الاول الهجري[2].

انتشر الاسلام في الهند خلال العصرالعباسي على مرحلتين الأولى هي اعتناق حكام ودويلات الهند للإسلام. والثانية اعتناق عامة الشعب للإسلام. فيذكر البلاذري في كتابه فتوح البلدان أن بلداً يسمى العسيفان بين كشمير وملتان وكابل، كان أهله من البوذيين، فأصاب ابن الحاكم مرض عجز الاطباء عن مداواته، لذلك طلب الحاكم من السدنة أن يضرعوا للإله بوذا كى يشفى ابنه وقد ادعى السدنة أن بوذا سوف يشفى ابنه لكن سرعان ما توفى أبنه. لذلك أدرك الملك كذب دعواهم، وقام بقتلهم وتدمير معبد بوذا، ثم تبع ذلك أن دعا بعض التجار المسلمين، حيث أسلم على أيديهم[3]. ولا يقدم لنا البلاذري تفاصيل ما بعد اعتناق الحاكم للإسلام. حيث ينهى روايته بالاشارة الى اسلام الحاكم فقط دون أن يقدم لنا اي معلومات أخرى. لكن يظهر من خلال روايته أيضا التحديد الجغرافي لتلك المملكة، كما أنه من الواضح أن التجار المسلمين كانوا يصلون اليها، وأن

---

[1] حسين مؤنس، الاسلام الفاتح، ؟ 1987، ص 27.

[2] حامد عبدالقادر، الاسلام ظهوره وانتشاره في العالم، القاهرة 1964، ص 267.

Nihal ŞAHİN UTKU, Orta Çağ'da Hint Okyanusu'nda Doğu-Bati Etkileşiminde Müslüman Tüccarin Rolü, Editör: Ertan ÖZENSEL ve Muhiddin OKUMUŞLAR, Timav Yayınları, Konya Şubat 2019, s. 317.

[3] البلاذري، فتوح البلدان، تحقيق رضوان محمد رضوان، بيروت 1978، ص 433.

علاقاتهم كانت طيبة بالسلطة الحاكمة[1]. وهو سبب قوى يؤكد لنا وجود التجار المسلمين هناك وقيامهم الى جانب عملهم بالتجارة بالدعوة الى الاسلام.

كما نجد مثال أخر يرجع الى لعام 270هـ/884م. اذا يذكر برزك: (أن ملك الرا، والذى وصفه بأنه ثاني أكبر ملوك الهند، وحدد موقع مملكته بين كشمير الاعلى وكشمير الاسفل، وأطلق عليه أسم مهروك بن رايق، كتب لعبدالله يطلب منه أن يرسل له من يفسر له الإسلام باللغة الهندية، وقد لبى الأخير طلبه وأرسل له مبعوثاً خاصاً استطاع أن يقنع الملك باعتناق الاسلام. لكن مهروك أخفى اسلامه وكان يؤدى شعائر الاسلام في مكان منعزل خوفاً من انقلاب رعيته عليه)[2].

تصف هذه الرواية عدة أمور. منهت عدم انتشار الاسلام في تلك المملكة. مما جعل الحاكم يخشى من انقلاب رعيته عليه اذا عرفوا أمر اسلامه، كما توضح الرواية الى ان الملك وصلته بعض الاخبار عن الاسلام. وهي في الغالب عن طريق التجار المسلمين[3].

أبرزت تلك الامثلة السابقة الدور الذى لعبه التجار في نشر الإسلام في الهند فمن خلال توغلهم في انحاء الهند للعمل بالتجارة. حرصوا على نشر تعاليم الدين الاسلامي، وبذلك كانوا خير مثال للتجار المسلم. كان، فاقبل الهنود على دينهم وتجارتهم، ولعل ذلك كان أكبر نجاح حققوه بتلك المنطقة، فمن الطبيعي أن يحاول التاجر العربي المسلم التحدث عن دينه الإسلامي و دعوة أصدقائه و معارفه في موانئ الهند و مراكزها التجارية التي يرتادها لأغراض تجارية. بل و يحاول نشرها بين أهل الهند[4].

أما عن اعتناق عامة الشعب الدين الاسلامي. حيث انتشر الاسلام في معظم بلاد الهند، وقد ارتبط انتشار الاسلام في الهند بالوجود العربي. والهجرات العربية التى اتجهت للهند، وأهم المراكز التى انتشر بها الاسلام هناك هو ساحل مليبار، حيث أطلق على المسلمين الذين يقطنون هذا الساحل اسم (مابلا)[5]، اختلف الباحثون في تفسير هذا المصطلح. اذ يرى البعض ان معناها الطفل الاكبر أو الزوج[6]. ورأي أخر ارجعها للمعنى اللغوي وهى كلمة تتألف من مقطعين (ما) بمعنى أم و(بلا) بمعنى ابن[7]. على اعتبار أن التجار المسلمين كانوا يتزوجون من نساء ملبار، ثم يطلقونهم عند عودتهم الى بلادهم، فكان أولادهم يدعون بلقب مابلا، بينما راى أخرون أن (ما) معناها العظيم[8]. وأن سكان ماليبار احتفاء باولاد المسلمين لقبوهم بأسم ابن العظيم، كما أن حاكم جيرا في ساجل مليبار، أصدر أمراً لكل أسرة من البحارة في مملكته بأن تربى واحداً أو اثنين من أولادها على الديانة الاسلامية. توضح كل تلك التفسيرات بوجه عام طبيعة العلاقة بين سكان مليبار

---

[1] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 161.

[2] برزك بن شهريار، مصدر سابق، ص 2 – 4.

[3] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 162.

[4] ويل ديورنت، قصة الحضارة، ترجمة أحمد بدران، بيروت 1992، ج 3، 4، ص 126.

[5] هذه الكلمة تتكون من الناحية اللغوية من مقطعين (ما) بمعنى ام و (بلا) بمعنى ابن،انظر محمد نصر عبدالرحمن ص

[6] Tarachand, M, Influence of Islam on India Culture, ALLahabad, 1954, p.33.

[7] Plata, J., A dictionary of Urdu, classical hindi an English, Lahore 1983, p.163.

[8] Innes, Malabar and Ajengo, Madras Districy Gozetteers, Madras 1906, P.190.

وحكامهم مع التجار المسلمين، وطبيعة العلاقة بين التجار وعامة الشعب من حيث زواجهم من نساء مليبار ثم يطلقونهن عند عودتهم الى أوطانهم. وهو ما يدل على طبيعة حياة التجار غير المستقرة[1].

بصورة عامة يمكننا أن نقرر انتشار الاسلام في الساحل الهندي الغربي كان أكثر قوة من جميع أقاليم الهند، ويرجع ذلك الى سببين. السبب الاول التجار المسلمون الذين لم ينشروا الاسلام في المناطق التى وصلتها تجارتهم فقط، بل كان لتقلهم التجاري الذى أثر تأثيراً كبيرا في نشر الأسلام، أما السبب الثاني فيرجع الى الهجرات العربية التى استقرت في نواحي الهند. حيث أختلطت بالسكان المحليين. وأقاموا المساجد وغيرها من المؤسسات الدينية التى كان لها دوركبير في نشر الإسلام[2].

كان للعرب مراكز مهمة في الهند، وقد شاهد المسعوي سنة 304هـ/916م مستعمرة عربية تجارية في صيمور (chaul حالياً) فيها حوالى عشرة الاف، تتألف من مهاجرون من البصرة وبغداد وغيرها. ومن أفراد نسب عربي ولكنهم ولدوا هناك، كما يوجد في المستعمرة تجار كبار. كما توجد مراكز أخرى في بعض المدن شمال صيمور[3].

خلاصة القول أن التجار المسلمين حملوا السلع بيد وباليد الأخرى تعاليم الاسلام. كما أن المسلمين الذين وصلوا الى مناطق المحيط الهندي لم يكونوا تجار فحسب. بل كان فيهم أدبا وعلماء[4]. ومن جملة الأساليب التى أتبعها التجار المسلمون في نشر الإسلام أن يسكونوا المناطق التى يذهبوا اليها. ويتزوجوا من نساء تلك المناطق، بإعتبار زوجة المسلم يتحتم عليها أن تعتنق الاسلام[5].

أما الصين فقد كانت لهم علاقات طيبة مع البلاد الاسلامية قبل الإسلام. ومن الطبيعي أن تكون لديهم نتيجة العلاقات التجارية النشطة مع العرب والفرس معرفة كافة بمن يتعاملون معهم ويتبادلون مصالحهم التجارية، فيعرفون بلادهم وما تشتهر به من سلع ومتاجر يتم تبادلها بالسلع الصينية. ومن المؤكد أن تزداد تلك المعرفة الصينية بالمسلمين وديارهم وأوضاعهم بعد ظهور الإسلام. كونه حدثاً بالغ الأهمية في حياة الإنسانية كلها[6].

انتشار الإسلام في موانئ الصين في القرون الأولى للهجرة يرجع الفضل فيه الى التجار العرب الذين أقاموا هناك إلى وقت معلوم ثم رجعوا إلى أوطانهم، ومنهم من استوطنوا هناك، لكن المصادر لم تذكر لنا الا القليل عن حياتهم الدينية في كانتون (خانفو) في تلك الفترة. حيث ذكر سليمان التاجر: (أن بخانفو وهو مجتمع التجار رجلاً مسلماً يوليه صاحب الصين الحكم بين المسلمين الذين يقصدون الى تلك الناحية...واذا كان في

---

1 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 163.

2 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 165.

3 الالوسي، مرجع سابق، ص 173.

4 عادل محي الدين الالوسي، العروبة والاسلام في جنوب شرق اسيا: الهند والصين، بغداد 1988، ص 16.

5 فيصل السامر، الأصول التاريخية للحضارة العربية والاسلامية في الشرق الاقصى، بغداد 1986، ص 44.

6 يحي محمد الشربيني القناوي، نشاط المسلمين التجاري في الصين وأثره على الحضارة الاسلامية في العصر الاسلامي، رسالة ماجستير جامعة الزقازيق د ت، ص 77.

العيد صلى بالمسلمين وخطب ودعا لسلطان المسلمين. وأن التجار العراقيين لا ينكرون من ولايته شيئاً في أحكامه وعمله بالحق وبما في كتاب الله عز وجل وأحكام الاسلام)[1].

لم تقتصر جهود التجار المسلمين على ميناء "خانفو" بل جعلوا للإسلام موطئ قدم في موانئ عديدة مثل: "تشوان تشو" في ولاية فوكيين، و"كوانجو" في ولاية كوانج تونج و"هانج شو" و"مينج شو" في ولاية شيكيانج، فهذه الموانئ أو المراكز التجارية الجنوبية شهدت تعاملاً تجاريا عظيما بين التجار المسلمين والصينيين في عهد أسرة تانغ (5هـ - 294 / 618م – 906م)، نلاحظ من خلال ذلك أن انتشار الإسلام في الصين كان في فترة مبكرة من تاريخ الإسلام. ووجود مظاهر إسلامية في حياة الصينيين كالمساجد والمقابر وانتشار بعض العادات والتقاليد الإسلامية في الملبس والمأكل دليل واضح وقاطع على الوجود الإسلامي بين أفراد الشعب الصيني[2].

عندما تم الفتح الإسلامي لبلاد ما وراء النهر في أواخر القرن الأول الهجري / أوائل القرن الثامن الميلادي. أصبحت هناك حدود مشتركة بين الدول الإسلامية والإمبراطورية الصينية، عندئذ بدأت الدعوة الإسلامية تتسرب إلى شمال غرب الصين وأخذ الإسلام ينتشر بين أقوام الأيغور ذوي الأصول التركية. واستمر انتشاره في هذه المنطقة ولم تنقطع المؤثرات الإسلامية الحضارية عن هذه المنطقة[3].

إن الإسلام قد وصل إلى (جوانشو) و إلى (يانغ شو) و إلى (هانغ شو)، ومعظم المصادر ترجح أن ذلك وقع فى عهد (تانغ). لأن هذه المدن كانت من الموانئ الشهيرة التي قد فتحت أبوابها لتجارة العرب و الإيرانيين منذ القرن الثامن الميلادي[4].

لقد اعتاد التجار العرب الخروج في السفن ليغيبوا سنوات عديدة قبل أن يعودوا إلى بلادهم مرة ثانية. وخلال هذه الأثناء أقبلوا على الزواج من سيدات صينيات، نتج عن هذه المصاهرة جيل مولد من الصينيين المسلمين مما ساعد على انتشارالإسلام. لقد ركب المسلمون البحر يتخذون من التجارة مجالاً لنشر الإسلام ووصلوا إلى ميناء كانتون أهم موانئ الصين الجنوبية ثم انتشروا إلى بقية موانئ الصينية. فاعتنق بعض الصينين الإسلام حباً بهؤلاء التجار الذين الذين كانوا يتميزون بحسن المعاملة والصدق هي السمة البارزة لهم، وقد أحب ملوك الصين هذه النماذج الجديدة من البشر ورغبوا فيهم وأولوهم العناية والرعاية. فقد روي أحد الرحالة وهو الشريف حسن بن الحلال السمرقندي من العجائب أن ملك الصين مع كفره كان فى رعاياه من المسلمين أمم كثيرة، وهم عنده مكرمون محترمون[5].

الدور الكبير الذي قام به التجار المسلمون في مجال التجارة كوسطاء رئيسيين بين الشرق والغرب كان له أثرعظيم، فكان إلى جانب الإسهام الحضاري الرائع الذي قام به هؤلاء التجار في مجال التجارة العالمية، فإنهم أسدوا للإسلام وحضارته خدمات عظيمة وضربوا أروع المثل لشعوب البلاد الذين كانوا

---

[1] التاجر، مرجع سابق، ص 34-35.

[2] كرم حلمي فرحات، تأثيرات الحضارة الاسلامية في الحضارة الصينية في الرياضيات والفلك والطب والصيدلة والهندسة المعمارية والالية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الانسانية، المجلد 8، العدد2، يونيو 2011، ص 56.

[3] كيونج مونج، الاسلام في الصين، رسالة ماجستير، جامعة الازهر كلية اللغة العربية 1989، ص 204.

[4] بدر الدين الصيني، العلاقات بين العرب و الصين، مرجع سابق، ص 166.

[5] يحي محمد الشربيني القناوي، مرجع سابق، ص 98.

يتعاملون معهم تجارياً، فبفضل معاملتهم السمحة وتمسكهم بمبادئ الإسلام الحنيف تمكنوا من كسب قلوبهم، واعتنقوا الإسلام طواعية، فلم يلبث أن انتشر بفضلهم بين شعوب شرق أسيا والصين.

أما شرق أفريقيا أو ما يعرف ببلاد الزنج أو زنجبار والتى تشمل بلاد الصومال. وتنزانيا، وكينيا، ودولة موزمبيق الحالية فقد انتشر الأسلام منذ وقت مبكر. ولا شك أن العوامل الجغرافية لعبت دوراً بالغ الأهمية في اتساع وتوطيد صلات بلاد العرب بساحل شرق افريقيا قبل ظهور الأسلام، وقد ساعدت الرياح الموسمية على تسهيل الحركة التجارية بين منطقة الخليج العربي وساحل شرق أفريقيا. اذا مكنت السفن الشراعية التجار المسلمين من نشر الدين الأسلامي في ساحل شرق أفريقيا منذ القرن السابع الميلادي[1].

كان عرب جنوب شبه الجزيرة العربية أول الشعوب التى اتت الى الساحل الشرقي لإفريقيا بغرض التجارة. وعلى الرغم من أنهم جاءوا في أعداد قليلة إلا أنهم داوموا في تجارتهم واختلطوا بأهل الساحل وتزوجوا منهموأقاموا محطات تجارية. ثم تبعتهم هجرات أخرى من اليمن وأنحاء مختلفة من داخل شبه الجزيرة العربية وخارجها. واستقروا في ساحل شرق افريقيا. وساعد أستقرار العرب في المناطق الساحلية على عملية التبادل التجاري مع السكان الأصليين[2].

عندما ظهر الأسلام أخذت الصلات بين العرب وساحل افريقيا طابعاً أخر يختلف عن الفترة السابقة، فقد دخل الاسلام الى افريقيا قبل أن ينتشر في أنحاء شبه الجزيرة العربية، فقد أمر النبى صلى الله عليه وسلم أصحابه بالهجرة الى الحبشة، وعندما سيطر المسلمون على طرق التجارة كانت سفن عمان. وجنوبي شبه الجزيرة العربية تجوب المحيط الهندي. والبحر الأحمر، لتحمل البضائع من المراكز التجارية التى أنشاها التجار والمهاجرون العرب على أمتداد الساحل الشرقي لافريقيا[3].

تقول الروايات التاريخية أن أولى الهجرات الى شرق افريقيا بعد ظهور الاسلام كانت في عهد الخليفة الأموى عبدالملك بن مروان عام 88هـ/706، وفي رواية أخر أن عبدالملك بن مروان ارسل جماعة من أهل الشام بزعامة أمير يدعى موسى بن الخثعى في عام 75هـ/694م، وقيل أن هؤلاء المهاجرين قد شيدوا على طول الساحل خمساً وثلاثين مدينة عام 77هـ/696م، الا أن عدد من المؤرخين لا يؤيدون ما ذهبت اليه الروايات المحلية. ويذكرون إن اول هجرة جماعية قام بها فريق من أهل عمان في القرن السابع الميلادي، وبفضلهم أنتشر الاسلام[4].

ذكر برزك بن شهريار، أن ملك سفالة نشر الأسلام بين رعيته، فأعتنقوه تأسيا به. وفتح بلاده للتجار المسلمين قائلاً لهم: (أنتم السبب في صلاح ديني، وأنا الان في فرح مسرور لما منَ الله على به وعلى أهل دولتى من الاسلام، فعرفوا المسلمين أن ياتونا فأنا نحن قد صرنا إخواناً لهم مسلمين مثلهم)[5].

---

1 قيتاز على جريش، "أثر العرب المسلمين على الحياة السياسية والثقافية في مقديشو خلال العصور الوسطى"، مجلة المنهل، العدد 514، السعودية 1994، ص 48.

2 بازل ديفيد سون، افريقية تحت أضواء جديدة، ترجمة جمال أحمد محمد، بيروت 1965، ص 83.

3 منيرة محمد عبدالله، مرجع سابق، ص 143.

4 حمال ذكريا قاسم، المصادر العربية لتاريخ شرق أفريقيا، المجلة التاريخية، المجلد الرابع عشر، القاهرة 1968، ص 5 – 7.

5 برزك بن شهريار، مصدر سابق، 59 – 60.

لم يقتصر الأمر على رحلة تجار العرب والفرس إلى تلك الانحاء في تجارة منظمة، فقد تبعهم مهاجرون من العرب والفرس، منذ القرن الأول لهجري / السابع الميلادي حتى إذا جاء القرن الربع الهجري /العاشر الميلادي وجدنا أن المسلمين من العرب والفرس قد أنشوا ممالك وامارات وسلطنات اسلامية على طول ساحل شرق افريقيا، يحكمها مسلمون من العرب أو الفرس أو السواحليين. واشتغل معظم العرب والفرس القادمين الى شرق افريقيا بالتجارة، وأزدهرت على أيديهم إزدهاراً كبيراً. وأصبح التاجر الغني في القرن الرابع الهجري / السابع الميلادي ممثل للحضارة الأسلامية[1].

مما سبق يتضح أن الدين الإسلامي لم يدخل الى شرق افريقيا بحد السيف. بل كان التسامح والعدل أثر كبير في اقبال الناس على اعتناق الاسلام. ومن العوامل التى ساعدت على نشر الاسلام بالاضافة الى طبيعة الدين الاسلامي، الاخلاق الكريمة التى اتصف بها الوافدون سواء كانوا تجاراً أو مهاجرين. مما جعل أهالى ساحل افريقيا الشرقي يقبلون على دين الاسلام[2].

ثانياً: التأثير الأدبي:

أما عن العلاقات والتأثيرات الأدبية بين الدولة الاسلامية ودول المحيط الهندي. فمن المعروف أن المحيط الهندي كان يوجد على سواحله الكثير من الأمم التى لها ثقفات وحضارات ممتدة، فالهنود أنجزوا أبداعات مميزة في المجال الأدبى، حيث تميزت الهند في العصور القديمة بأنها موطن الحكمة والأدب. ويكفى أن أروع قصص الأدب الانساني مثل قصة كليلة ودمنة. وحكايات الف ليلة وليلة، أرتبطت أولها الاولى بالبيئة الهندي[3].

كان تأثير التجارة في مناطق المحيط الهندي مزدوجاً دينيا ولغويا. ففي مجال اللغة ازداد تأثير اللغة العربية على لغة المناطق التى وصلت اليها التجارة في المحيط الهندي، ذلك أن انتشار الدين الاسلامي تطلب تعلم اللغة العربية لانها لغة القران الكريم، كما رافق عملية انتشار السلم دخول العديد من المفردات الدينية التى تحتاجها قراءة القران وفرائض الدين الاسلامي وتعالميه ومعاملات الأحوال الشخصية من زواج وطلاق وارث. وعلى سبيل المثال بلغت الكلمات العربية المستملة في اللغة الهندية حوالي 65 كلمة من هذه الكلمات مصطلحات مالية وتجارية. مما يدل على مدى تأثير التجارة الاسلامية على مناطق المحيط الهندي. كما نجد تأثيرا متبادلاً بين العرب والهنود اذ نجد عشرات الكلمات الهندية مستعملة في اللغة العربية[4].

أدى تردد العرب الى السواحل الهندية الى دخول كلمات هندية ذات علاقة بالملاحة في الرحلات والجغرافية العربية، كما أن السيوف الهندي اشتهرت عند العرب وسموها بالهندي، أو الهندوان والمهند. ونذكر هنا بعض الكلمات العربية التى أصلها هندي وعظمها أسماء للبهارات، والعطور والادوية[5].

---

[1] جمال زكريا، استقرار العرب في شرق إفريقيا، حوليات كلية اداب عين شمس، المجلد العاشر، مصر 1965، ص 291.

[2] فتحى غيث، الاسام في الحبشة عبر التاريخ، بيروت د ت، ص 71.

[3] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 168.

[4] أحمد خيرو عوض شهابات، تجارة المحيط الهندي في العصر الاسلامي، رسالة ماجستير جامعة اليرموك 2001، ص 152.

[5] أنظر ملحق رقم (1) في قائمة الملاحقات.

في المجال الأدبى يمكننا ان نرصد للأدب الهندي ثلاث تأثيرات مميزة على الادب العربي. الأثر الأول خاص بإنتقال الالفاظ الهندية للغة العربية. والثاني ترجمة بعض التراث القصصى الهندي للعربية. والثالث خاص بانتقال بعض الحكم والأمثال الهندية للبيئة العربية[1].

اذا تحدثنا عن الأثر الاول الخاص بإنتقال بعض الالفاظ الهندية الى العربية. فقد كان للنشاط التجاري أثره الواضح على انتقال الكثير من الالفاظ الهندية الى العربية. ويظهر ذلك في أن معظمها كان للمنتجات القادمة من الهند مثل الكافور وأصله باللغة السنسكرية (هى أحدى اللغات الهندية القديمة) كاربورا karpura والفلفل بيبلي Pipali، والنارجيل ناريكيلا Narikila، والليمون ليو Limu، الى غير ذلك من الالفاظ[2].

أما الأثر الثاني والخاص بترجمة التراث القصصى الهندي الى العربية. فمن أبرز الأمثلة في ذلك كتاب كليلة ودمنة. وهو تحريف واضح للاسم كاراطاكا وداماناكا، فالكتاب أصله هندى يتناول حكايات فلسفية وأخلاقية، وكن الفرس هم أول من ترجموه للفارسية، ثم تولى عبدالله بن المقفع بنقله الى العربية في العصر العباسي. كما أن قصص الف ليلة وليلة فيرى ليتمان في مقدمة ترجمته الانجليزية لهذه القصص أن بعض القصص خاصة المتعلقة بالزهد ترجع لاصل هندي[3].

وترى سهيل القلماوي أن قصص الليالي الخاصة بأدب الوعظ والحكمة تعود الى الهند لأنها منبع هذا الأدب. كما ترى أن الجزء الخاص بسياسة الملك وأدب الوزراء وعلاقة الوزراء بالملك تبدو عليه المسحة الهندية، وأن الراوى استمد معلوماته عنها مما وصل إلى الأدب العربي من الهند[4].

كما تأثر العرب أيضاً بالحكم والأمثال الهندية، إذ كانت الهند في مخيلتهم نموذج بالغ الثراء للحكمة. ونلتمس في قول المصادر العربية مايؤيد ذلك بقول: (وأهل الهند حكماء، واستغنوا ببلادهم فاكتفوا بها عما يليهم)[5]. وكذلك قول ابن صاعد الأندلسي: (الهند عند جميع الأمم على الدهور وتقادم الأزمان، معدن الحكمة وينبوع العد والسياسة، وأهل الحكام الراجحة، والأراء الفاضلة، والمثال الثائرة والنتائج الغريبة، واللطائف العجيبة)[6].

ويهمنا أيضا أن نشير أيضا الى أثر الهجرات الهندية من الهند الى اراضى الدولة الاسلامية سواء كان في العصر الأموي أو العباسي. فقد ظهر العديد من العلماء والفقاء والدباء الهنود الذين تأثروا بالحياة الفكرية في الدولة العباسية ومنهم:

الفقيه أبومعشر نجيح السند (توفي 170هـ/786م) والذى كان عبداً من السند جاء مع سيده الى الجزيرة العربية ثم اعتقه. واستقر بعد ذلك بالمدينة، حيث نسى الناس لقبه السندي، وصار يعرف بالمدني. وكان غزير

---

1 أحمد أمين، ضحى الإسلام، ج1، بيروت 1933، ص 246.
2 للمزيد من التفاصيل عن تلك الالفاظ أنظر، السيد محمد يوسف، "البضائع الهندية وأسمائها المعربة"، مجلة ثقافة الهند، دلهي، يناير 1955، ص 2-13.
3 المسعودي، مروج الذهب، مرجع سابق، ص 64.
4 سهير القلماوي، الف ليلة وليلة، القاهرة 1997، ص 77.
5 محمد نصر عبالرحمن، مرجع سابق، ص 170.
6 ابن صاعد الأندلسي، كتاب طبقات الأمم، تحقيق لويس شيخو، بيروت 1912، ص 11.

المعرفة بسيرة النبي صلى الله عليه وسلم، وكان يعرف بإمام الفنون[1]. كما كان منهم الشاعر المخضرم أبوعطاء السندي (180هـ/796م). الذى عاصر الدولتين الأموية والعباسية، وقد ظهر أصله الهندي في لكنته الركيكة، حيث كان ينطق الحاء هاء، والشين سين، وقد لمع نجمه خلال العصر الأموى، لذلك لم يقربه العباسيون رغم مدحه لهم[2]. ومن اللغويين أبوعبدالله محمد العرابي الذى كان علماً من اعلام اللغة والأدب، حتى قال عنه البعض: شاهدت مجلس ابن الأعرابي يحضره زهاء مائة انسان، وقد ترك مؤلفات عديدة مثل كتاب الأنواء، وكتاب الالفاظ وغيرها[3].

أما الصين فقد صاحب إنتشار الاسلام الحال انتشار اللغة العربية، فهي لغة القرآن الكريم التي ينبغي على المسلم تعلمها لتلاوة القرآن ومعرفة أحكامه وتعاليمه وللقيام بشعائر دينه. و إذا كان انتشار اللغة العربية و الاهتمام بها مطلوبا لما في ذلك من إيجابيات على انتشار الإسلام من ناحية، ولمساعدة المسلمين الجدد في فهمه ومعرفة تعاليمه والقيام بشعائره من ناحية ثانية. فإنها للأسف الشديد لم تحقق التأثير الذي يؤهلها لإحداث تغيرات في الحياة الفكرية في الصين[4].

وأدت الأنشطة التي زاولها المسلمون في المجتمع الصيني أو عبر تعاملاتهم المختلفة مع الصينيين في عدة أنشطة اقتصادية وإدارية وعلمية إلى انتشار مصطلحات وأسماء عربية ودخولها اللغة الصينية لتصبح جزءاً منها، فمن خلال اهتمامات المسلمين الدينية والاجتماعية انتشرت المصطلحات التالية : المسجد، الإمام، شيخ الإسلام، المتولّي، المحكمة، القاضي، القضاء، الأوقاف، الزكاة، الحج، الإيمان، الحق، الباطل، الكذب، الروح، الصبر، الصدقة، الحقيقة، العالم، الجاهل[5].

من خلال الأنشطة التجارية انتشرت الأسماء العربية التالية : الزعفران الذي أصبح زافوران باللغة الصينية، والياسمين – ياشيمي، والحناء - هاي نا، والمرالعربي - موياد، واليابروه - يابلو، والياقوت - ياقو، والزمرد – زوملا، والتربة – توبا، وقد دخلت هذه الكلمات في الأدب الصيني بواسطة التجار[6]. كما تحدثت المصادر العربية عن أمثلة أخرى أخر في فترة متأخرة، فقد ذكر الرحالة ابن بطوطة عندما كان في إحدى مدن الصين. حيث كان أهل الطرب يغنون ومن ضمن الغاني التى غنوها الأغاني العربية، وراجت اللغة العربية الى حد بالغ، حتى مال الأمراء الى الاستماع الى أغانيها فوجوجدوا فيها طرباً وسروراً[7].

على الرغم مما حققه انتشار الإسلام من نجاحات في المجتمع الصيني إلا أن اللغة العربية لم يتحقق لها ذلك الانتشار. ولم تتمكن من إحداث التأثير المأمول في الأوساط الصينية وكان وراء هذه النتيجة عدة أسباب، من بينها: عدم بذل المسلمين جهوداً نشطة في هذا الاتجاه تعزز من مكانة اللغة العربية وتحدث تأثيرها المطلوب.

---

1 الذهبي، تذكرة الحفاظ، بيروت 1955، ص 234، 235.
2 ابن خلكان، وفيات الأعيا وأنباء أبناء الزمان، بيروت 1977، ج4، ص 413، 414.
3 الشيرازي، طبقات الفقهاء، بغداد 1938، ص 53.
4 يحي محمد الشربيني القناوي، مرجع سابق، ص 99.
5 محمد محمد زيتون، الصين والعرب عبر التاريخ، القاهرة 1964، ص 62.
6 بدر الدين الصيني، العلاقات بين العرب والصين، مرجع سابق، ص 297.
7 بدر الدين الصيني، المرجع السابق، ص 313.

أما شرق أفريقيا فقد اقترن وجود اللغة العربية في شرق أفريقيا بظهور الشخصية العربية هناك المتثلة في التجارة والهجرات الى أنطلقت الى سواحل شرق أفريقيا بصورة كبيرة منذ بداية القرن الاول الهجري/السابع الميلادي، وأستمرت خلال العصور الوسطى، فكان الأثر كبيراً جداً على الساحل الافريقي[1].

نجد أثر اللغة العربية في شرق أفريقيا دخل في مختلف نواحي الحياة. فهي رمز لدخول الإسلام ولغة تجارة وأدب وتربية ولغة محاكم في بعض الأحيان، ويظهر أن اللغة العربية دخلت الى شرق افريقيا قبل الاسلام بكثير وموريست بها التجارة ويحدثنا صاحب كتاب (الدليل الملاحي للبحرالأرتيري)- الذى يعتقد أن عاش في القرن السادس قبل الميلادي على الساحل الشرقي لإفريقيا فهو يعجب بكثيرة السفن العربية في تلك المنطقة، ويتحدث عن اختلاط العرب وتزاوجهم مع القبائل الأفريقية. كما يتعرض لتعدد القبائل الوافدة على الساحل الأفريقي وتطلعها الى التعرف على اللغة العربية ومحاولة التحدث بما يتيح ذلك لهم من أفاق واسعة في التعامل والتجارة[2].

لقد لعب التاجر العربي دوراً هاماً في الحياة اليومية في أجزاء مختلفة من شرق افريقيا وتراه يصل الاصقاع النائية ويختلط بالسكان المحليين ويتزاوج منهم. بل أحياناً يتزوج أكثر من زوجة، فهو الذى مدَ السكان بالبضائع والسلع الضرورية ومتطلبات الزينة وأهم من هذا وذاك هو الذى علمهم تعاليم الدين الإسلامي[3].

بدأ الأثر العربي بإختلاط العرب العرقي بقبائل البانتو الأفارقة. وكانت النتيجة شعوبا قريبة من ملامح العرب، وهؤلاء هم السواحليون لذا كان ظهور اللغة السواحلية نتيجة لإختلاط العرب بالأفارقة. وقد أستخدمت السواحلية الحروف العربية، ولذا يفترض الباحثون استعمال الحروف العربية منذ وقت مبكر أي منذ القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي، وتذخر القواميس بالعديد من لغات القرن الافريقي لذلك فإن بعض الكلمات المستعملة في مجال التجارة عادة ما تكون كلمات عربية[4]. لكن على الرغم الامتزاج الذى حدث بين العرب والأفارقة واتخاذ الافارقة لمفردات اللغة العربية في الدين والتجارة إلا أن اللغة العربية لم تستطيع أن تنجح في تحويل الافارقة عن لغتهم الأم، وذلك لعدة أسباب منها قلة الهجرات العربية بالنسبة لحجم القارة. وأيضاً صعوبة مخارج حروف اللغة العربية وإبدالها كان سبب في عدم فرض اللغة العربية نفسها. كما أن كثرة الهجرة والتنقل من مكان لأخر[5]. ولم تنجح الهجرة العربية في الاستقرار إلا في السودان حيث بقيت اللغة العربية حية في العامية والفصحى[6].

---

1 عبدالرحمن زكي، الإسلام والمسلمون في افريقيا، القاهرة 1970م، ص 254.
2 مؤلف مجهول، الدليل الملاحي للبحر الأرتيري، بدون مكان، د ت، ص 100.
3 السيد حامد حريز، "المؤثرات العربية في شرق أفريقيا"، مجلة البحوث والدراسات الاسلامية، السعودية 1984، ص 34.
4 محمد أمين، الصومال في العصور الوسطى في كتاب المسح الشامح، الكويت 1980، ص 55.
5 منيرة محمد عبدالله، مرجع سابق، ص154.
6 يوسف الخليفة، أثر الخليج العربي والجزيرة العربية في ثقافة شرق أفريقيا، مجلة الوثيقة، العدد الساس والعشرون، البحرين 1994، ص 41.

المبحث الثاني : المؤاثرات الاجتماعية والحضارية

اولاً: المؤاثرات الأجتماعية

العلاقات الأجتماعية بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي، كانت واحدة من العناصر الرئيسية في طبيعة العلاقات بين الطرفين، لان عادة تجار المحيط الهندي إما أن يسافروا مع عائلاتهم أو يبحروا بمفردهم. وفي كلتا الحالتين أتيح لهم التعرف على السكان والاختلاط بهم، وأحياناً الزواج من نساء تلك البلاد مما يقوى من علاقتهم الاجتماعية ويشدهم الى السكان المحليين. ونتيجة لفعالية التجارة البحرية التى زاولها المسلمون مع الشعوب الخرى في المحيط الهندي أصبحت لهم مراكز تجارية على سواحل المحيط/ وأنتشرت العديد من المراكز على طول الطرق التجارية البحرية[1].

أثمر انتشار العرب في شبه القارة الهندية عن وجود بعض المراكز الرئيسية التى حوت تجمعات كبرى للعرب هناك. ويمكننا تحديد أربع مراكز كبرى في هذا الصدد وهي: ساحل مليبار ساحل كجرات، جزيرة سيلان، السند، ولاشك ان الهجرات العربية للهند ارتبطت بالعديد من العوامل السياسية واليديولوجية والاقتصادية، التى تنوعت وفقاً لطبيعة كل مركز من هذه المراكز[2]. يرجع ارتباط العرب بساحل مليبار كمعبر تجاري الى فترات مبكرة استمرت خلال العصر العباسي، ولدينا واحد من المصادر المتأخرة يرجع الى القرن العاشر الهجري، تشير لهجرات عربية الى المليبار خلال الصر العباسي. وتحديداً خلال القرن الثالث الهجري، وترتبط تلك الرواية برحلة أحد حكام مليبار ويدعى شكروتي فرماض إلى شبه الجزيرةالعربية ثم عودته لبلاده مصطحباً بعض الى العرب الذين استقروا بعد ذلك في المليبار. وقد أثارت تلك الرواية العديد من الاراء حول مدى صحتها وانتسابها للعصر العباسي[3].

وبصورة عام وبرغم الاختلاف حول صحة هذه الرواية ومدى انتسابها الى العصرالعباسي او العصور السابقة، فإن ذلك يدعم الوجود العربي في ساحل المليبار خلال العصر العباسي.

أما بالنسبة لساحل كجرات فلا يمكننا أن نغفل الوجود العربي هناك خلال العصر العباسي، ومن أهم المراكز التى استوطن فيها العرب هناك ميناء صيمور، حيث كانت هناك الكثير من الجاليات الاسلامية. وكان لتلك الجاليات قاض مسلم. وتمتعوا بالكثير من الامتيازات من قبل الحكام الذين كانوا يحكمون تلك المنطقة، ولاشك أن تلك الامتيازات ترجع للدور الاقتصادي الذى لعبوه في تلك المنطقة، لذلك كان استقرار العرب في تلك المنطقة يرجع لاسباب اقتصادية[4].

كما كانت جزيرة سرنديب أحد المراكز الهامة التى أستقر بها العرب في الهند. ولعل في حادثة السفن السيلانية التى حملت بنات التجار العرب التى تحدثنا عنها في الفصل السابق، مما يدل على هذا التواجد. وتعتبر من أولى المناطق التى استوطنها العرب في الهند. وربما يرجع ذلك الى كونها محطة تجارية هامة في

---

1 رؤف شلبي، الاسلام في أرخبيل الملايو ومنهج الدوعوة اليه، القاهرة 1981، ص 42؛ فيصل السامر، الاصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، بغداد 1986، ص 14.

2 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 133.

3 عبدالمنعم النمر، تاريخ الإسلام في الهند، القاهرة 1959، ص 64.

4 برزك بن شهريار ص 152

طريق الرحلات التجارية المتجهة إلى الهند. مما جعل التجار خلال العصر العباسي يستقرون بها لفترات طويلة أما التواجد العربي في السند، فقد ارتبط بالوجود السياسي أكثر من ارتباطه بالوجود الاقتصادي. حيث كانت السند فقيرة نسبياً مقارنة ببقية أجزاء الهند. حيث كان العرب والهنود في حالة حرب دائمة، بل وأصبحت بعض المدن مثل المنصورة والبيضاء عبارة عن ثكنات عسكرية[1].

أنتقل العرب بفرعيهم القيسية واليمينية الى الهند، وقد كان أغلب الهجرات جاءت مصاحبة للحملات الإسلامية على السند. ثم استقروا بعد الفتح وبناء المدن الجديدة كالمنصورة والبيضاء وغيرها، كما هاجر كثير من المعارضين للدولة العباسية الى السند، مستغلين بعدها عن مركز السلطة الاسلامية. ومن هؤلاء حسان بن مجالد الذى ينتسب الى الخوارج الاباضية، والذى اتجه الى الموصل عقب هزيمته أمام الجيوش العباسية 148هـ/751م[2].

خلاصة القول ان العوامل السياسية والاقتصادية والدينية تضافرت معاً لتحرك أمواج الهجرات العربية صوب الهند، وقد عاش العرب كأقليات محترمة في مليبار، وكجرات وسيلان. حيث حظوا بترحيب رسمى من قبل السلطات الحاكمة، وكذلك ترحيب شعبي ظهر في الأختلاط معهم وعدم التعرض لهم أو مؤسساتهم الدينية والاجتماعية.

في الجانب المقابل كان هناك تواجد هندى مميز في أنحاء الدولة العباسية، حيث استقرت في بداية العصر العباسي بعض العناصر الهندية مثل الزط والاساورة والسيابجة مع أهلهم وجوميسهم الهندية في جنوب العراق. كما ان الزط قاموا بالتمرد ضد الدولة فعملوا على قطع الطريق للتجارات القادمة من البصرة لبغداد، كما جذبوا اليهم العناصر الساخطة من الموالي والعبيد وعاشوا حياة اللصوصية. وقد استغلوا الصراع بين الأمين والمأمون. وقاموا بقطع الطريق بين بغداد والبصرة. وجعل القوافل التجارية تتجنب المسير فيه، مما أثر على الأوضاع الاقتصادية في العراق، لذلك عندما دانت الامور للمأمون شرع في القضاء عليهم. وتمكن من القضاء عليهم بسهولة[3].

أما في الصين فقد كشفت لنا الكتب الصينية صورة حقيقية عن الثروة التي اكتسبها التجار العرب في أسواق الصين في القرن العاشر والقرون التالية له ولناخذ واحد من تلك الأمثلة، حيث تكشف لنا المصادر عن تاجر عربي "بكانتون" مراكب تجارية تجري في البحار وقد استوطن فيها زمناً طويلاً. وأما اسمه فقد عرف في اللغة الصينية بأسم (بوهيم) حتى كدنا لا نعرف أصله، وعلى الأغلب أنه محرف من (إبراهيم)، وأغلب الظن إن إبراهيم هذا هو إبراهيم ابن إسحاق تاجر كبير معروف في أواخر القرن العاشر الميلادي. ولطول اقامته بالصين قد تعلم اللغة الصينية وأجاد الكتابة بها، وقد ظهر ذلك من خلال رسالة ارسلها الى الامبراطور الصيني تسمى في عرف الادباء الصينين رسالة التقدمة الى الامبراطور[4].

---

1 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 135.
2 ابن الاثير، مصدر سابق، ص 104.
3 محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 140.
4 بدر الدين الصيني، مرجع سابق، ص 192.

كما تردد كثير من التجار المسلمين على مدينة "جهانج آن" واستقرت أعداد كبيرة منهم فيها في ظل إمبراطورية "تانغ" وبها المركز التجاري حيث ينتهي أو يبدأ الطريق التجاري الذي يعبر وسط آسيا إلى غربها والمعروف قديما بطريق خراسان العظيم. وأنشئت في هذه المنطقة أحياء سكنية عرفت بالمنطقة التجارية غربي المدينة. استوطنها المسلمون وجعلوها مجتمعًا إسلاميًا خاصًا بهم، ولم يمض زمن طويل حتى ازدادت أعداده. واستقر معظمهم وتزوجوا من الصينيين وكوّنوا أسراً مسلمة نمت من خلالها أعداد المسلمين. وأصبح وجودهم مؤثراً ونشاطهم فاعلاً في اقتصاد المدينة وفي الأنشطة الدينية والاجتماعية[1].

انتشر الإسلام داخل المجتمع بسبب التجمعات الإسلامية في المناطق الصينية المتعددة وأماكن التجارة والموانئ، وزاد الإقبال على الإسلام من الصينيي. نتيجة معايشتهم لسماحته وسمو مبادئه وعلو مثله وقيمه التي يدعو إليها. ولم تأت سنة 676هـ/1277م، حتى عُرف الدين الإسلامي في كل أرجاء الصين[2].

أما شرق أفريقيا فقد كان الأثر الأجتماعي فيها واضح الى حد بعيد على عكس الهند والصين. وكما ذكرنا في المباحث والفصول السابقة أن الهجرات العربية الى ساحل شرق افريقيا كان قبل الاسلام. فقد أقام العرب مراكز تجارية وأتلطوا بالسكان المحليين، ونشأ عن هذا التزاوج الشعب السواحلي[3].

لقد تعددت الهجرات الى شرق افريقيا، وقد هرب كثير من الشيعة الى شرق افريقيا هرباً من العنف والاضطهاد الذى مارسه الامويون ضدهم سنة 121هـ/738م. واستقروا عند ساحل الصومال الشرقي، وأستطاعوا أن يبسطوا سلطانهم بالتدرج على الساحل، ثم هاجر هؤلاء الشيعة الى جزيرة مدغشقر في بداية الخلافة العباسية ونهاية الخلافة الأموية . واختلطوا بالسان وأنصهروا فيهم حتى اذا راهم المسعودي في بداية القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي حيث قال: (إن جزيرة جزيرة (قنبلو) وهي جزيرة عامرة فيها قوم من المسلمين الا أن لغتهم زنجية غلبوا على هذه الجزيرة وذلك في بداية الدولة العباسية التى قضت على الدولة الأموية)[4].

كما أسهمت إمارة عمان التى تشتغل الركن الجنوبي الشرقي من شبه جزيرة العربية بالنصيب الكبر في تزويد الساحل الشرقي لأفريقيا بعناصر جديدة من العرب بإستمرار. والذين تميزوا بمهارتهم في صناعة السفن ومن ثم اندفعوا بكامل قوتهم الى البحر وأصبحت لهم السطوة في الخليج العربي والمحيط الهندي وبحر الزنج إلى أن انتهى بهم المطاف بالاستقرار على الساحل الشرقي لافريقيا لخدمة الغراض التجارية مما أدى الى تكوين إمارات عربية في هذه الجهات[5]. واكثر المناطق استقرارا المواني الساحلية ذات الحركة التجارية الضخمة مثل ميناء زيلع الذي يشجع علي الاقامة والاستقرار فهو لسان يمتد الى البحر تحيطه المياه من ثلاث جهات متصلا بالساحل والى القرب منه قليلا مصب لخور يبدأ من السفوح الجنوبية والشرقية لهضبه أثيوبيا حيث سهل متسع من أخصب سهول الهضبة من أمطار موسمية، فنزل العرب بهذا المكان واستوطنوه

[1] عبد الرحمن ناجونج، مختصر تاريخ العرب في العصور الوسطى، طبعة دار النشر باللغات الأجنبي، بكين 1978، ص 202.
[2] ابراهيم فانغ، الاسلام في الصين، ترجمة محمود يوسف لى هواين، طبعة دار النشر باللغات الأجنبية، بكين 1991، ص 14.
[3] محمد عبدالله النقيرة، مرجع سابق، ص 26.
[4] المسعودي، مروج الذهب، مصدر سابق، ج2، ص 14.
[5] شوقي الجمل، دور العرب الحضاري في شرق افريقيا في القرنين السادس عشر والسابع عشر، القاهرة 1967، ص 57.

واشتغلوا بالتجارة فحملوا من الداخل البن والفاكهة والخشب واللبان والبخور الى السفن في البحر الأحمر والخليج العربي حيث كانت تحملها الى الأسواق العالمية[1].

تواجد التجمعات العربية في شرق أفريقيا ارتبط بأسباب وأثار اقتصادية، فقد كانت المستوطنات العربية التى أنشاها العرب على ساحل افريقيا الشرقي، والجزر المنتشرة على طول الساحل أسواقاً كبيرة يأتى اليها الافارقة من داخل القارة. كما كان يقيم بها الفرس والعرب ايضاً. وقد امتدت العمليات التجارية حتى وصلت الى موزمبيق وجزيرة مدغشقر[2].

كما أن التقدم لحضاري والازدهار الذى حدث في العصر العباسي، جعل المراكز لاسلامية في حاجة دائمة الى السلع والاحتياجات الضرورية. لذلك ازدهرت التجارة بين الخليج والصين والهند والشرق الافريقي، وأصبحت مياه المحيط الهندي تضج بالسفن التجارية بين تلك الاقطار ومراكز الدولة الاسلامية. وقد ترتب على ذلك نشاط المراكز التجارية في شرق افريقيا، فأزدحمت بتجمعات التجار المسلمين الذين طاب لهم المقام فيها، وكثرة سفنهم على طول الساحل الافريقي. وتوغل كثير من التجار الى داخل القارة الافريقية حتى وصلو الى مناطق انتاج الذهب في زمبابوي[3].

كان الوجود العربي بشرق إفريقيا قد مر بمرحلتين، المرحلة الأولى اقتصرت على العيش في السواحل والجزر الساحلية. والمرحلة الثانية كان فيها نوع من الاستقرار واقامة المدن. وكان الهدف من تلك الرحلات هو استغلال الحاصلات الداخلية والخيرات الوفيرة ونقلها الى بلادهم والاتجارفيها.

ثانيا: المؤاثرات الحضارية

أما في مجال الاثر الثقافي فقد ساهمت دول المحيط الهندي في هذا المجال مساهمة فعالة على صعيد العلوم المختلفة فقد تميزت بالتنوع، ولعل أبرز تلك المحالات العلوم الطبية، فقد تميز الهنود في هذا المجال. وعملوا على علاج الكثير من المراض المستعصية. وإستنباط العديد من الأدوية الطبيعية والمركبة. حيث تخصصوا في أمراض النساء والاطفال، والطب الوقائى، كما استخدموا التشريح وقاموا بالعديد من العمليات الجراحية المعقدة، بجانب ذلك فقد الف مشاهير الأطباء الهنود العديد من الموسوعات الطبية التى حوت هذا التراث الطبى. وكانت خير شاهد على التقدم الهندي في مجال الطب[4].

في المجال الطبي كان للطب الهندي تأثيره الواضح على الطب العربي. وقد اتخذ هذا التأثير عدة أوجه منها: ترجمة الكتب الهندية الطبية، والانتفاع بالعلوم الطبية التى وردت بها. ولم يكتف العرب بذلك بل عملوا على استقدام أشهر الطباء الهنود لعلاج بعض الحالات الهامة، كما تولى أدارة البيمارستانات الهامة في

[1] منيرة محمد عبدالله، مرجع سابق، ص126
[2] محمد عبدالله النقيرة، مرجع سابق، ص63.
[3] منيرة محمد عبدالله، مرجع سابق، ص104.
[4] Hoemle. F., Studies In Ancient Indian Medicine, Jars, 1906, Pp/ 283 – 298.

الدولة. خاصة في عهد هارون الرشيد، كما أن ظهور البرامكة في المشهد السياسي أثر الى حد كبير في تشجيع استقدام الاطباء الهنود وتشجيعهم على ترجمة كتب الطب الهندي الى العربية[1].

في مجال الترجمة عددت بعض المصادر الكثير من تلك الكتب التى تمت ترجمتها للعربية ومنها، كتاب شرك الهندي للطبيب الهندي تشيركا charaka. وصاحب الموسوعة الطبية المعروفة بالسامهيتا charaka samhita copus، والتى اهتمت بالثقافة الصحية ،وآداب الطبيب، والعمليات الجراحية، والعلاجات بالأغذية والأدوية. وكذلك موسوعة سسرد الطبية التى تألفت من عشر مقالات عن الأمراض وأعراضها وأدويتها ، والتى ألفها الجراح الهندى سوشراتا sushruta، والتى تعتبر من أهم مآثر الحضارة الطبية الهندية الكلاسيكية القديمة. وكتاب فى علاجات الحبالى. وكتاب روسى Rossa الهندية فى علاجات أمراض النساء. وكتاب التوهم فى الأمراض والعلل لأبى قبيل الهندى. وكتاب فى أسرار المواليد وغيرها[2].

يتضح مما سبق التنوع الذى شملته ترجمة كتب الطب الهندي فقد شملت مختلف تخصصاته كالطب العام، وطب النساء، وطب الأطفال، والطب النفسى. كما ترجمت ايضا العديد من كتب لنساء طبيبات ولاشك أن هذا يعبر عن مدى التقدم الذى أحرزه الطب الهندى في مختلف التخصصات،وكذلك ترجمت كتب العقاقير. كما نلاحظ أن الكثير من تلك الكتب كان يتم نقلها للفارسية اولا، ثم بعد ذلك للعربية، ويمكننا أن يرجع السبب في ذلك أن القائمين على الترجمة كانوا في الغالب من الأطباء الهنود الذين كانوا يتقنعون الفارسية التى كانت منتشرة في الأوساط الهندية[3].

بلغ اهتمام المسلمين بالطب الهندى أن خصص عدد من كبار الأطباء المسلمين فصول من كتبهم عن الطب الهندي. منهم ابن ربن الطبرى في كتابه فردوس الحكمة الذى وضعه عام 850/236م، بحثا في الطب الهندي وسير الأطباء الهنود المشهورين، وذكر اهميه الطب الروحانى، ومعالجة الأمراض العقلية ونوازعها وقيمة التخصص فى المهن الصحية كأمراض النساء والتوليد،والتدبير السريرى والباطنى، مع الاهتمام بالغذاء والدواء وقيمة معالجة كل شخص كوحده متكامله. كذلك نقل أبوبكر الرازي في كتابه الحاوي الكثير من ما ورد في الكتب الطبية الهندية. كذلك ظهر أثر الطب الهندي مختلطاً بالتراث اليوناني في كتاب القانون لابن سينا[4].

بجانب ذلك وفد الى الدولة العباسية الكثير من الاطباء الهنود. والسبب في ذلك ما حازه الطب الهندي من شهرة واسعة. حيث نجد أن ابو جعفر المنصور يستعين بأحد الاطباء عندما كان يعاني من سوء هضم وفشل الأطباء في علاجها[5].

ومن أشهر الأطباء الذين قدموا الى بغداد الطبيب منكه (Manka)، وكان السبب في قدومه مرض اصاب هارون الرشيد. وبالفعل نجح في مداواته، كما قام بنقل بعض الكتب الطبية الهندية للغة الفارسية. ومنها نقلها إلى العربية، ومن أهم الكتب التى ترجمها كتاب العالم الهندي شانق Shanak الخاص بالسموم والترياقات.

[1] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 176.
[2] سامي خلف حمارنة، تاريخ تراث العلوم الطبية عندالعرب والمسلمين، ج1، عمان 1986، ص 38.
[3] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 177.
[4] ابن ابي اصيبعه، عيون الانباء في طبقاتالاطباء، بيروت 1965، ص 473.
[5] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 178.

حيث ترجمه إلى الفارسية ثم ترجم في عهد المأمون الى اللغة العربية، وهويصف أنواع المواد السامة وتأثيرها واستعمالها[1].

في مجال الرياضيات كان الهنود هم أول الامم التى تخلصت من النظام القائم على تكوين الاعداد من سلسلة من الرموز أو الرسوم. وتمكنوا من إنجاز نظام عددي سهل كثيراً من عمليات الحساب، وجعل النظام الحسابي الهندي هو أساس نظام الحساب العالمي. وقد كان النظام العددي المستخدم عند العرب هو طريقة حساب الجمل والذى يقوم على تدوين الارقام بالحروف الأبجدية، والنظام الثاني فكان تدوين الارقام بالكلمات[2].

وكان نظام بالغ التعقيد وغير عملي، لذلك حاول العرب عن البحث عن نظام جديد يحل محله. ويسهل لهم القيام بالعمليات الحسابية فلم يكن أمامهم الا النظام الروماني الذي يستخدم الحروم اللاتينية للتعبير عن الارقام، وعلى الرقم من وضوح هذه الارقام. لكن إجراء العمليات الحسابية باستخدام هذه الارقام شبه مستحيلة[3]. لذلك لم تكن الطريقة الرومانية عملية هي الأخرى، لذلك كان على العرب البحث عن نظام اخر أكثر ملائمة لهم، وكان النظام الهندي في تلك الفترة قد بلغ طور النضوج. حيث تخلى هذا النظام عن النظام القديم، وأوجد لكل رقم شكلاُ واحداً يدل عليه ويكتب به[4]. استطاع العرب أن يحصلوا على هذا النظام في عهد أبي جعفر المنصور حينما وفد على البلاط فلكي هندي يدعى كنكه (كنكه)، حاملاً معه كتاباً هاماً في الفلك والحساب يسمى سدهانتا Siddhanta، للعالم الهندي الشهير برهماجوبتا Brahmagupta، وأمر المنصور على الفور بترجمة هذا العمل الهام. وأوكل تلك المهمة للعالم الشهير الفزاري، كما عهد إليه أن يؤلف كتاب على نفس منهج ذلك الكتاب ليستخدمه الناس فس أعمال الحساب والفلك، وبالفعل أخرج الفزاري كتاب السند هند الكبير[5].

وقد استطاع العرب أن يوحدوا تلك الرقام ويهذبوها، وخرجوها في صورة سلسلتين من الأعداد. الاولى عرفت باسم الارقام الهندي (- ٢ - ٣ - ٤ - ٥ - ٦ - ٧ - ٨ – ٩). والثانية عرفت بإسم الارقام الغبارية، وهي المستعملة حاليا في أوروبا، وسميت بالأرقام الغبارية لان الهنود كانوا يضعون غباراً على لوح خشب، ويرسمون عليه الأرقام لإجراء العمليات الحسابية، وقد قام العرب بتطوير هذه الأشكال حتى أخذت الشكل المعروف حالياً (9 , 8 , 7 , 6 , 5 , 4 , 3 , 2 , 1)[6].

بجانب ذلك فقد أخذ العرب عن الهنود أيضاً استعمال الصفر، الذى ظهر لى الهنود لأول مرة حوالي 400م. وكان يسمى عند الهنود سونيا أو سونيابندا بمعني الفراغ، كما أطلقوا عليه اسم خا، وقد سهل ادخال الصفر تركيب اي عدد حسابي مهما كان كبيراً وحل الكثير من المعادلات الرياضية[7].

---

[1] ابن ابي اصيبيعه، مصدر سابق، ص 475.
[2] للمزيد من التفاصيل عن هذا النظام الحسابي أنظر، عبدالمجيد نصير، "علم الحساب العربي الاسلامي"، مجلة أفاق الثقافية والتراث، العدد التاسع، دبي 1995، ص38.
[3] زيغريد هونكه، شمس العرب تستطع على الغرب، ترجمة فاروق بيضون، كمال دسوقي، الدار البيضاء 1991، ص 71 – 72.
[4] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 179.
[5] زيغريد هونكه، مرجع سابق، ص 70 – 71.
[6] محمد نصر عبدالرحمن، مرجع سابق، ص 179.
[7] زيغريد هونكه، مرجع سابق، ص 73.

كما تميز الهنود في مجال العلوم الفلك الذى ارتبط لديهم بعلم الحساب. وقد ساعدتهم مهارتهم في علم الحساب في حساب حركات الكواكب والجرام السماوية، ووضع الجداول الفلكية. وقد تأثرت مؤلفات العلماء المسلمين في علم الفلك بكتاب السدهانتا الذى ترجمه الفزاري[1].

خلاصة القول ان التراث الهندي وحضارتهم قد ترك بصماته الواضحة على التراث العربي. حيث أقبل العلماء العرب على ذلك التراث ونقلوا الكثير منهم، ولم يكتفوا بالنقل بل طوروا ما نقلوه.

مع ازدهار التجارة الصينية مع المسلمين وردت إلى الصين أنواع كثيرة من الأدوية فقد قدم المسلمون اسهامات هامة في ميدان الأبحاث الفلكية والتقويمية والحساب. ونقلوا الى الصين علوم الطب والرياضيات والفلك والأعشاب الطبية والأحجار الكريمة[2].

ونظرًا لما كانت عليه العلاقات بين الصينيين والمسلمين. فقد كان للمسلمين تأثيرات في الطب على الصينيين، هذه التأثيرات لم تنتقل إلى الصينيين مصادفة. بل كان هناك توجه صيني رسمي منظم للقيام بذلك، وهناك من الأعمال الرسمية المخطط لها من قِبل الصينيين يشهد على ذلك وهو قدوم عالم صيني إلى العراق – مركز الخلافة الإسلامية - لكي يدرس الطب وعلومه عند المسلمين على يد أبي بكر الرازي(251 -313 هـ/ 865 925 –م) وقد أشار ابن النديم في كتابه الفهرست إلى قصة هذا العالم الصيني الذي قدم إلى العراق. حيث ذكر أن العالم الصيني تعلّم اللغة العربية تحدثا وكتابة في خمسة أشهر، وأنه طلب من الرازي أن يشرح له بعضًا من مؤلفات الطب اليوناني وترجمتها، وقبل شهر واحد من عودته إلى الصين أخذ في تدوين ما تعلمه وما ترجمه من مؤلفات[3].

من الصناعات التى نالت شهرة كبيرة عند الصينين الحرير والفخار والخزف. وأثار مدينة سامراء تؤكد وجود علاقات صناعية بين الين والدولة وعاصمة العباسية. في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي لان من بين حفريات سامراء بعض الاوان الاسلامية. وعدد كير من الخزف الصيني التى وردت الى بغداد، وهذه النواع من الأواني الصينية كلها محاكاه لصناعة الصين. وقد وصلت هذه المحاكاة الى درجة يكاد الانسان لا يميز بينها وبين صناعة الصين الأصلية[4].

من بين الصناعات الصينية التى صنعت في سامراء على شاكلة الصناعات الصينية. نوع من الاباريق له فم قصير مستقيم ومقبض عليه اذن أو عروة ونقوش أخرى خاصة للأواني الصينية التى صنعت في عهد تانغ (718 – 906) وهي ذو خطوط زجاجية صغراء اللون، مع زركشة في لون أحمر قان. وأما المحاكاة فلم تكن قاصرة على الالوان فقط بل في الزخرفة والنقوش. أما بالنسبة للتصوير فقد انتقل من الصين إلى العراق في أوائل القرن الثامن للميلاد بالرغم من عدم رغبة العرب به لعدم حاجتهم اليه في حياتهم لعلمية

---

1 فؤاد سزكين، تاريخ التراث العربي، المجلد السابع، ترجمة عبدالله حجازي، الرياض 1990، ص 124 – 134.

2 فهمي هويدي، الإسلام في الصين، الكويت 1981، ص 56.

3 ابن النديم، أبو الفرج محمد بن إسحاق، كتاب الفهرست، تحقيق رضا تجدد، طبعة طهران 1971، ص، 18، 19.

4 بدرالدين الصيني، مرجع سابق، ص 253.

لانهم كانوا منشغلين في تنظيم وترتيب وتوسيع دولتهم. لكن مع دخول العناصر الفارسية الى الاسلام فقد قبل المسلمون بعض المر من الصتوير الصيني من ناحية الأساليب والزخارف[1].

كما قدم الصينون مساهمات كبير في مجال صناعة الورق، والبارود، الفخار. ففي مجال صناعة الورق فقد أخذها العرب من سمرقند، ثم روجوها في انحاء العالم الاسلامي، حتى قيل أن الورق كان يباع في سوق بغداد سنة 178هـ/794م[2].

خلاصة القول، أن التراث الاسلامي بجميع فروعه قد أثر وتأثر بالتراث الموجود في دول المحيط الهندي. وقد قدمت تلك الدول خلاصة تجاربها الانسانية الى المسلمين خاصة الهند. ويحسب للمسلمين أنهم طوروا هذا التراث الحضاري، ليقدموه للعالم الغربي الذى لم يعرف ذلك الوقت التراث الحضاري للهند أواليونان.

[1] بدالدين الصيني، المرجع السابق، ص 253 – 254.
[2] المرجع نفسه، ص 247.

الخاتمة

عندما ظهر الأسلام بقى أثر التجارة قليلاً لان هذه الفترة تمثل بداية دعوة، وفترة فتوحات اسلامية لنشر الدين، كما لا توجد هناك وثائق معاصرة تزودنا بمعلومات عن التجارة في القرن الأول الهجري. والسبب في عدم وجود كتب عن التجارة في هذه الفترة. هو انصراف جل اهتمام المؤرخين إلى الكتابة عن أعمال الجهاد والأحداث السياسية.

ومن خلال دراسة النشاط التجاري يظهر أن العلاقات بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي لم تكن وليدة ظهور الاسلام بل كانت ممتدة منذ قديم الزمان. ومنذ مجئ العباسيين الى السلطة أخذت العلاقات التجارية بين الجانبين أهمية كبيرة. حيث تعددت الطرق التجارية التى سيطرت الدولة العباسية على أهم مخارجها وهو الخليج العربي والبحر الأحمر.

كما أن الأمن والاستقرار الذى شهدته الدولة العباسية قد زاد من النشاط التجاري. كما تمتع التجار بحرية التنقل والتبادل التجاري مع دول المحيط الهندي. ويرجع ذلك الى الجهود التى بذلها خلفاء الدولة العباسية من أجل تامين وحماية النشاط التجاري.

كما أن الطرق التى سلكتها تجارة المحيط لهندي البرية منها والبحرية شكلت شبكة اتصالات مكنت الدولة العباسية ان تتصل بالعالم الخارجي. فنتج عن هذا الاتصالات قيام علاقات اقتصادية وطيدة بين الاسواق التجارية في غربي البحر الابيض المتوسط، وبين الاسواق التجارية في مناطق الشرق الاقصى.

كما شهد العصر العباسي تطوراُ كبيراً في صناعة السفن. حيث كان الطابع الذى يميز السفن وأشرعتها في العصر العباسي الاول هو شكل الشراع المثلث. ولم يكن معروفا من قبل، عقب الفتوحات الاسلامية نقل العرب الشراع المثلث الى البحر المتوسط. وقد عد هذا احد مساهمتهم الجليلة على الحضارة المادية، فلولا الشراع المثلث لما تمت رحلات المحيط التى قام بها المكتشفون العظام.

امتداد الطرق التجارية بين الدولة العباسية والهند وشرق افريقيا قد ساعد على بروز العديد من الموانئ والمراكز التجارية البحرية والبرية التى لعبت دورا هاما في تفعيل العلاقات بين الطرفين. بل إن كثرة تلك الموانئ في ذلك العصر وانتشارها على طول الطريق الساحلي للمحيط والجزرالمنتشرة مما يدل على عظمة حجم التجارة المتداولة.

كما أكدت الدراسة على الدور الذى لعبته المراكز الموانئ في عملية التبادل التجاري بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي. وعلى أهم السلع المتبادلة بين الطرفين في تلك الموانئ، كما أكدت على علو كعب الهند في مجال التبادل السلعي، حيث كانت الصادرات من الهند أكثر وأعلى قيمة من الورادات القادمة من أراضي الدولة العباسية. في حين عملت الدولة العباسية من خلال سيطرتها على النقل البحري في نقل السلع والبضائع الهندية شرقاً الى الصين. وغرباً الى أراضى الدولة العباسية في الخليج العربي والجزيرة العربية، وفارس، ومصر، بل نقلت السلع الهندية الى الغرب عن طريق البحر المتوسط.

كما إن التبادل التجاري بين العالم الإسلامي وخاصة جناحه الشرقي مع عالم الشرق الأقصى يكن في أيدي التجار المسلمين لوحدهم وإنما كان يشاركهم في ذلك تجار آخرون ومن جنسيات وأديان مختلفة. أبرزهم الهنود واليهود والنصارى فكانوا جنبا إلى جنب مع المسلمين في جلب البضائع الثمينة من الهند والصين وشرق أفريقيا وإعادة بيعها ومقايضتها في مختلف أرجاء العالم.

ومن خلال دراسة عملية التأثير والتأثر بين الدولة العباسية والمحيط، حيث تعدد جوانب التأثير وشمل عدة ميادين في اللغة والأدب حيث انتشرت الكثير من الكلمات العربية في لغات دول المحيط الهندي. كما أثرت الاداب والعلوم الهندية مثل الرياضيات والطب الى حد كبير في الحياة العلمية في العصر العباسي، حيث انتقلت الكثير من المعارف والمؤلفات الهندية الى العربية.

وأخيراً نجد أن النشاط التجاري قد أثر تأثيرا كبيرا في العلاقات الاجتماعية بين الدولة العباسية ودول المحيط الهندي حيث عمل التجار المسلمون على انشاء تجمعات سكنية لهم في السواحل الهندية وشرق افريقيا والصين.

المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر

1. القرآن الكريم.
2. ابن أبي أصيبعة، أبو العباس أحمد بن القاسم (ت 668ه/1269م)، **عيون الأنباء في طبقات الأطباء**، تحقيق نزار رضا، درا مكتبة الحياة، بيروت، 1965.
3. ابن الأثير، عزالدين أبو الحسن بن علي بن أبي الكرم (ت 360ه/1233م)، **الكامل في التاريخ**، الطبعة الأولى، ط. دار الكتب العلمية، بيروت، 1407ه/1987م
4. ابن البيطار، ضياء الدين أبي محمد عبد الله بن أحمد الأندلسي المالقي العشاب، **الجامع لمفردات الأدوية والأغذية**، بغداد ، 1248 م.
5. ابن الطقطقي، **الفخري في الادب السلطانية والدول الاسلامية**، تحقيق عبدالقادر محمد، ط1، دار القلم العربي ، حلب 1997م.
6. ابن الفقيه، أبي عبدالله احمد بن محمد الهمداني، **مختصر كتاب البلدان**، ليدن 1902م.
7. ابن النديم، أبو الفرج محمد بن إسحاق، **كتاب الفهرست**، تحقيق رضا تجدد، طبعة طهران 1971م.
8. ابن حوقل أبوالقاسم النصيبي، **صورة الأرض**، ليدن 1967.
9. ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله، **المسالك والممالك**، بغداد، مكتبة المثنى، بدون تاريخ.
10. ابن خلدون، هو عبدالرحمن بن محمد بن خلدون، **المقدمة**، ج2، الدار العربية للكتب، تونس 2006م.
11. ابن خلكان،أبو العباس شمس الدين أحمد بن محمد بن ابي بكر، **وفيات الأعيا وأنباء أبناء الزمان**، تحقيق إحسان عباس، دار صادر، بيروت 1977.
12. ابن دحية الكلبي، أبو الخطاب عمر بن بن ابي على حسن بن علي **النبراس في تاريخ خلفاء بنى العباس**، تحقيق: مديحة الشرقاوى، ط1، مكتبة الثقافة الأدبية، بورسعيد 2001م.
13. ابن رسته أبوعلي أحمد بن عمر، **الأعلاق النفيسة**، ليدن 1891.
14. ابن صاعد الأندلسي، أبوالقاسم صاعد الأندلسي بن أحمد بن عبدالرحمن بن محمد صاعد، **كتاب طبقات الأمم**، تحقيق لويس شيخو، المطبعة الكاثوليكية للاباء اليسوعيين، بيروت، 1912م.
15. ابن عذاري، أبوالعباس أحمد بن محمد (القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي)، **البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب**، تحقيق ج. س. كولان وليفي بروفنسال، الطبعة الثانية، دار الثقافة، بيروت، 1400ه/1980م.
16. أبو الفرج عبد الرحمان بن علي بن محمد بن الجوزي، **المنتظم في تاريخ الأمم**، دراسة و تحقيق عبد القادر عطا و مصطفى عبد القادر عطا، راجعه وصححه نعيم زرزور، ج11، ط2 ، دار الكتب العلمية، بيروت 1995م.
17. الأصفهاني، أبوالفرج علي بن الحسين بن محمد بن أحمد الاصفهاني الأموي القرشي، **الأغاني**، مطبعة التقدم، القاهرة 1904م.

18.بزرك بن شهريار، **كتاب عجائب الهند بره وبحره وجزائره**، ليدن 1886م.
19. البكري أبوعبيد الله بن عبدالعزيز الاندلسي، **كتاب المسالك والممالك**، مج1، تحقيق فان ليوفن وفيري، الدار العربية للكتب، والمؤسسة الوطنية للترجمة والتحقق والدراسات، تونس 1992م.
20.ـــــــــــــــ **معجم ما استعجم من اسماء البلاد والمواضع**، تحقيق: مصطفى السقا،عالم الكتب، بيروت 1983م.
21. البلاذري ابي العباس أحمد بن يحي بن جابر، **فتوح البلدان**، تحقيق رضوان محمد رضوان، دار الكتب العلمية، بيروت، 1978م.
22.البلوي، عبدالله بن محمد المديني، **سيرة ابن طولون**، تحقيق: محمد على كرد، دمشق، د.ت.
23.البيروني أبو الريحان محمد بن أحمد، **تحقيق ما للهند مقولة مقبولة في العقل او مرذولة**، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية، حيدر أباد 1985م.
24.الجاحظ، أبي عثمان عمرو بن بحر، **كتاب التبصرة بالتجارة**، تصحيح وتعليق السيد حسني بن عبدالوهاب التونسي، القاهرة 1935م.
25.ـــــــــــــــ، **البخلاء**، دمشق 1938م.
26.الدمشقي جعفر بن علي، **الإشارة إلى محاسن التجارة**، جامعة الملك سعود 1957م.
27. الدينوري، أبو حنيفة أحمد بن داود، **الأخبار الطوال**، تحقيق عبدالمنعم عامر، دار احياء الكتاب العربي، القاهرة 1960م.
28. الذهبي، محمد بن أحمد بن عثمان الذهبي أبو عبد الله شمس الدين محمد بن علي بن الحسن بن حمزة الحسيني، **العبر في خبر من غبر**، دار الكتب العلمية، بيروت 1985م.
29.ـــــــــــــــ، تذكرة الحفاظ، دار الكتب العلمية، بيروت 1955م.
30.ـــــــــــــــ، سير أعلام النبلاء، تحقيق شعيب الأرنؤوط، بيروت 1994م.
31.سبط بن الجوزي، **مراة الزمان في تاريخ الأعيان**، تحقيق إحسان عباس، دار الشرق، بيروت – القاهرة 1985م.
32.سراج الدين أبي حفص عمر بن الوردي: **خريدة العجائب و فريدة الغرائب**، بيروت، لبنان 1991 م.
33. سعيد على المغيري، **جهينة الاخبار في زنجبار**، تحقيق: عبدالمنعم، القاهرة؟.
34.سليمان التاجر، **أخبار الهند والصين**، تحقيق إبراهيم الخوري، دار السلام، بيروت 1991م.
35.الشيرازي، أبو إسحاق إبراهيم بن علي بن يوسف، **طبقات الفقهاء**، مطبعة بغداد، بغداد 1938م.
36. الطبري أبي جعفر محمد بن جرير الطبري، **تاريخ الرسل والملوك**، ج3، تحقيق محمد ابو الفضل ابراهيم، دار المعارف، القاهرة 1962م.

37.القاضي الرشيد بن الزبير،**الذخائر والتحف**، تحقيق محمد حميد الله، دار التراث العربي، الكويت 1959، ص 20.

38.ركوبولو، **رحلات ماركوبولو**، ترجمة، عبدالعزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 1995م.
39.المسعودي أبوالحسن على بن الحسين بن علي، **التنبيه والاشراف**، دار مكتبة الهلال، بيروت 1981م.

40.ـــــــــــــــــــ ، **مروج الذهب ومعادن الجوهر**، تحقيق محمد محي الدين عبدالحميد، المكتبة العصرية، بيروت 1988م.
41.المقدسي شمس الدين أبوعبدالله، محمد بن أحمد، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، مطبعة بريل، ليدن 1967.
42.ناصر خسرو، علوي أبو معين الدين القبادياني، سفر نامة، ترجمة يحي الخشاب، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة 1993.
43.النسائي أبي عبدالرحمن أحمد بن شعيب، **سنن النسائي بشرح الحافظ جلال الدين السيوطي وحاشية الامام الهندي**، دار الكتب العلمية، بيروت 1995م.
44.ياقوت الحموى شهاب الدين أبوعبدالله الرومي، **معجم البلدان**،دار صادر، بيروت 1995م.
45.اليعقوبي أحمد بن أبي يعقوب، **البلدان**، مطبعة بريل، ليدن 1891م.

ثانياً: المراجع

1. إبراهيم أيوب، التاريخ العباسي والسياسي والحضاري، دار لكتاب العلمي، بيروت، 1989.
2. إبراهيم سليمان الكروي، طبقات مجتمع بغداد في العصر العباسي الاول، مركز الاسكندرية للكتاب، الاسكندرية 2008.
3. ابراهيم فانغ، الاسلام في الصين، ترجمة محمود يوسف لى هواين، طبعة دار النشر باللغات الأجنبية، بكين 1991.
4. أحمد أمين، ضحى الإسلام، ج1، بيروت 1933.
5. أحمد شلبي، التاريخ الاسلامي والحضارة الاسلامية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة 1969.
6. أحمد عبدالباقي، معالم الحضارة الاسلامية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت 1991.
7. أدم متز، الحضارة الاسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبدالهادي أبوريدة، مكتبة الخانجي، القاهرة 1967.
8. إسرائيل ولفنسون، تاريخ اليهود في بلاد العرب في الجاهلية وصدر الإسلام، الاعتماد، مصر، 1927 م.
9. أمينة بيطار، تاريخ العصر العباسي، منشورات جامعة دمشق، دمشق 1997.
10. بازل ديفيد سون، افريقية تحت أضواء جديدة، ترجمة جمال أحمد محمد، بيروت 1965.
11. بدر الدين بدر النصار، رحلة السيد الحسن بن أحمد الحمى لشرق إفريقيا في القرن السابع عشر وظروفها التاريخية، د ت، 1975.
12. بطرس البستاني: محيط المحيط ، مكتبة لبنان، بيروت 1993.

13.التطيلي، بنيامين بن يونة، رحلة بنيامين، ترجمة: عزرا حداد، بغداد، 1945م.

14.الخربوطلي، علي حسني، المسعودي، دار المعارف، القاهرة، 1980 م.

15.جاك رسلر، الحضارة العربية، ترجمة الدكتور خليل،منشورات عويدات، بيروت1993.

16.جواد على، المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام، ج 7،درا العلم الملايين، بيروت 1980م.

17.جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام، بيروت 1968.

18. جودة حسنين جودة، جغرافية العالم القديم الإقلبمبة، منشأة المعارف بالإسكندرية 1998.

19.جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، ترجمة يعقوب بكر،مكتبة الانجلو، القاهرة 1958م.

20.جوليان شارك أندرية، تاريخ أفريقيا الشمالية، ترجمة، محمد مزالي والبشر بن سلامة، بيروت 1948م.

21.حامد عبدالقادر، الاسلام ظهوره وانتشاره في العالم، القاهرة 1964.

22.الحبيب الجنحاني، المغرب الأسلامي الحياة الأقتصادية والأجتماعية في القرنين الثالث والرابع الهجريين/التاسع والعاشر الميلادي، تونس 1979.

23.حسان حلاق، مدن وشعوب إسلامية، بيروت د ت.

24.حسن إبراهيم حسن: تاريخ الإسلام، ج2، ط7، دار الأندلس، بيروت 1964 م.

25.حسن فاضل زعين، العلاقات السياسة الخارجية، حضارة العراق، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1985م.

26. حسين مؤنس، تاريخ التمدن الإسلامي، مراجعة، حسين مؤنس، القاهرة 1973.

27.حورية عبدالسلام، إقليم الموصل في العصر الأموي، دراسة حضارية، دار العالم العربي، القاهرة 2008.

28.خولة الدجيلي، بيت المال نشاته وتطوره من القرن الاول الهجري وحتى القرن الرابع، جمعة بغداد، بغداد 1976.

29.رؤف شلبي، الاسلام في أرخبيل الملايو ومنهج الدعوة اليه، القاهرة 1981

30.زيغريد هونكه، شمس العرب تستطع على الغرب، ترجمة فاروق بيضون، كمال دسوقي، الدار البيضاء 1991.

31.سامي خلف حمارنة، تاريخ تراث العلوم الطبية عندالعرب والمسلمين، ج1، جامعة اليرموك،عمان 1986.

32.سليمان ابراهيم العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، مطبعة المدني، القاهرة 1972.

33.سهير القلماوي، الف ليلة وليلة، القاهرة 1997.

34.شاكر مصطفى، المدن في الاسلام حتى في العصر العثماني، ذات السلاسل، الكويت 1988

35. شوقي الجمل، دور العرب الحضاري في شرق افريقيا في القرنين السادس عشر والسابع عشر، القاهرة 1967

36.صالح أحمد العلي، التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في القرن الأول الهجري، دار الطليعة، بيروت 1969.

37.طاهر راغب، النقود الأسلامية الاولى، القاهرة 1984.

38.طه نداء، فصول في تاريخ الحضارة الإسلامية، دار المعرفة الجامعية،مصر 1997 م.

39.عادل محي الدين الالوسى، تجارة العراق البحرية مع اندونيسيا، العراق 1984.

40.عادل محي الدين الالوسي، العروبة والاسلام في جنوب شرق اسيا: الهند والصين، بغداد 1988.

41.عاطف منصور رمضان، النقود الأسلامية وأهميتها في دراسة التاريخ والحضارة السلامية، مكتبة زهراء الشرق، القاهرة 2008.

42.عبد الرحمن عبد الكريم العاني، تا ريخ عمان في العصور الإسلامية، دار الحكمة، لندن 1990م.

43.عبد الرحمن ناجونج، مختصر تاريخ العرب في العصور الوسطى، طبعة دار النشر باللغات الأجنبية بكين 1978.

44.عبد علي الخفاف جغرافية العالم الاسلامي، دار الشرق، عمان 2006.

45.عبدالحكيم الرفاعي، الأقتصاد السياسي، ج1، القاهرة 1938.

46.عبدالرحمن زكي، الإسلام والمسلمون في افريقيا، القاهرة 1970م

47.عبدالعزيز الدوري ، تاريخ العراق الاقتصادي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت 1995م.

48.عبدالعزيز طريح شرف، جغرافية البحار، الإسكندرية 1995

49.عبدالمنعم النمر، تاريخ الإسلام في الهند، دار العهد الجديد، القاهرة 1959.

50.عدنان التركماني، السياسة النقدية والمصرفية في الأسلام، بيروت 1988.

51.عصام الدين عبد الرؤوف الفقي، بلاد الهند في العصر الإسلامي، عالم الكتب، القاهرة، 1980 م.

52.ــــــــــــــــ، دراسات في تاريخ الدولة العباسية، دار الفكر، القاهرة 2001.

53.عصام سخنيتي، بحوث في التاريخ العربي الاسلامي، دار الرضوان، الاردن 2013.

54.علي جمعة محمد، المكاييل والموازيين الشرعية، القدس لاعلان والنشر، القاهرة 2001.

55.عمر فاروق، العباسيون الأوائل، ج1، بيروت 1970م.

56.فتحى غيث، الاسام في الحبشة عبر التاريخ، بيروت د ت.

57.فؤاد سزكين، تاريخ التراث العربي، المجلد السابع، ترجمة عبدالله حجازي، الرياض 1990.

58.فيصل السامر، الاصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، دار الشؤون الثقافية، بغداد 1986م.

59.قاسم عبده قاسم، نظرات في تاريخ المسلمين، عين للدراسات والبحوث الانسانية، مصر 2005.

60.القاضي أطهر مباركفوري الهندي، العرب والهند منذ عهد الرسالة، ترجمة عبالعزيز عزت عبدالجليل، الهيئة العامة للكتاب، مصر 1973.

61.كلودكاهن، تاريخ العرب والشعوب الأسلامية، ترجمة: بدر الدين القاسم، دار الحقيقة للطباعة والنشر، بيروت 1983.

62.محمد إسماعيل الندوي، تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية، دار الفتح، بيروت، د ت.

63.محمد أمين، الصومال في العصور الوسطى في كتاب المسح الشامح، الكويت 1980.

64.محمد زناتي، معجم المصطلحات التاريخ والجغرافيا والحضارة الاسلامية ، عمان د،ت.

65.محمد شيت خطاب، الهند قبل الفتح الإسلامي وفي أيامه، دار قتيبة، د م ن 1990.

66.محمد عبدالله النقيرة، انتشار الاسلام في شرق افريقية ومناهضة الغرب له، دار الريح، الرياض دت.

67.محمد محاسنة، الحضارة العربية الإسلامية، الأردن، 2005 م.

68.محمد محمد زيتون، الصين والعرب عبر التاريخ، القاهرة 1964.

69.محمد نصر عبدالرحمن، الوجود العربي في الهند، في العصور الوسطى، الهيئة العامة للكتاب المصري، القاهرة 2014.

70.محمود أحمد قمر، دور البحرين في الملاحة والتجارة الاسلامية من صدر الاسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، عين للدراسات والبحوث، مصر 1997م.

71.مصطفى علم الدين، الزمن العباسي، دار النهضة العربية، د ط، بيروت، د ت.

72.مقبول السيد، العلاقات العربية الهندية، ترجمة نقولا زيادة، الدارالمتحدة للطباعة والنشر، 1974م.

73.موريس لومبار، الاسلام في مجده الاول من القرن 2هـ الى القرن 5هـ، تر، اسماعيل العربي، دار الافاق الجيدة، المغرب 1990.

74.مؤلف مجهول، الدليل الملاحي للبحر الأرتيري، بدون مكان، د ت.

75.ناهض القيسي، موسوعة النقود العربية الأسلامية، دار اسامة للنشر، عمان 2005.

76.نعيم زكي نعيم، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة 1973.

77.هايد، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ترجمة أحمد محمد رضاء، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 1985، ج1.

78.ويل ديورنت، قصة الحضارة، ترجمة أحمد بدران، بيروت 1992.

79.يحيى شامي، موسوعة المدن الإسلامية، دار الفكر العربي، بيروت 1993.

ثالثاً: المراجع الأجنبية

1. August Toussaint. A History of the Indian Ocean, U.S.A, 1961.
   Basil Davidson, The Lost Cities of Africa, U.S.A. 1959.
2. Casim Avcı, “MES‘ÛDÎ, Ali b. Hüseyin” mad., *DİA,* C. 29, Ankara 2004.
3. Elphinstone, M., The history of India, the Hindu and mohametan period, London, 1911.
4. G. Freeman, the medieval history of the coast of Tanganyika, Berlin 1962.
5. Hoemle. F., Studies In Ancient Indian Medicine, Jars, 1906
6. Innes, Malabar and Ajengo, Madras Districy Gozetteers, Madras 1906.
7. John Edye Esq., On the Native Vessels of India and Ceylon, 1834.
8. John Winter Jones, The Travels of Ludovico di Varthema, London 1863.
9. K.M.Panikkar, India and the Indian Ocean,(London).
10. Marina Tolmacheva, “İstahrî” mad., DİA, C. 23, İstanbul 2001.
11. _____________, “Makdisî, Muhammed B. Ahmed” mad., DİA, C. 27, Ankara 2003.
12. Mustafa Demirci, Siyah Öfke: Ortaçağ İslam Dünyasında Zenci Kölelerin Isyanı (869-883), konya, 2005.
13. N. Hirth, chao ju–kua, a new source of Medieval Geography, London, 1896.

14. Nihal ŞAHİN UTKU, Orta Çağ'da Hint Okyanusu'nda Doğu-Bati Etkileşiminde Müslüman Tüccarin Rolü, Editör: Ertan ÖZENSEL ve Muhiddin OKUMUŞLAR, Timav Yayınları, Konya Şubat 2019.
15. Plata, J., A dictionary of Urdu, classical hindi an English, Lahore 1983.
16. S. D. Goitei, Mordechai Akiva Friedman, India Traders of the Middle Ages, Leiden 2008, p.123.
17. Sayyid Maqbul Ahmad, "İbn Rüste" mad., DİA, C. 20, Ankara 1999.
18. Steingass, F., Persian English dictionary, Beirut 1975.
19. Tarachand, M, Influence of Islam on India Culture, ALLahabad, 1954.
20. Timothy Power, "The Abbasid Indian Ocean trade", Sindbæk & A. Trakadas (eds.) The World in the Viking Age. Roskilde 2014.

رابعاً: الدوريات

1. أيمن فؤاد السيد، "العرب وطريق الهند حتى أواسط القرن السادس" ، المؤرخ المصري، العدد 8، 1992م.
2. جمال زكريا، استقرار العرب في شرق إفريقيا، حوليات كلية اداب عين شمس، المجلد العاشر، مصر 1965م.
3. السيد حامد حريز، "المؤثرات العربية في شرق أفريقيا"، مجلة البحوث والدراسات الاسلامية، السعودية 1984م.
4. السيد حامد حريز، "المؤثرات العربية في شرق أفريقيا"، مجلة البحوث والدراسات الاسلامية، السعودية 1984م.
5. السيد سليمان الندوي، "العلاقات التجارية بين العرب والهند"، مجلة ثقافة الهند، مج 1، العدد 2، يونيو 1950م.
6. السيد عبدالعزيز سالم، "التجارة البحرية في صدر الاسلام"، مؤتمر دراسات تاريخ شرق الجزيرة العربية، قطر 1976م.
7. السيد محمد يوسف، "البضائع الهندية وأسمائها المعربة"، مجلة ثقافة الهند، دلهي، يناير 1955
8. الشريف محمد بن حسين الحارثي، "الملاحة في البحر الأحمر (الساحل الحجازي) عبر التاريخ الإسلامي"، السبت 11 نوفمبر 2011م، http://m-alshareef.blogspot.com/
9. عبدالباسط مصطفى مجيد، "طرق التجارة والتبادل السلعي من خلال الواردات والصادرات في العصر العباسي الاول"، مجلة اداب الفراهيدي، العدد 2، السنة الاولى، د ت؟.
10. عبدالحكيم عنتاب الكعبي، "العوامل المؤثرة في نمو وتطور تجارة البصرة" ، مجلة دراسات البصرة، العدد19، 2005م.
11. عبدالمجيد نصير، "علم الحساب العربي الاسلامي"، مجلة أفاق الثقافية والتراث، العدد التاسع، دبي 1995م.
12. علي محمد المياح، "العرب والمحيط الهندي في العصور الاسلامية الوسطى"، المجلة العلمي العربي، مج40، بغداد 1989م.

13.فينوس ميثم علي، "دور الخلافة في تقوية النشاط التجاري مع القارة الهندي"، مجلة التراث العربي، ع 1، 2012م.
14.قيتاز على جريش، "أثر العرب المسلمين على الحياة السياسية والثقافية في مقديشو خلال العصور الوسطى"، مجلة المنهل، العدد 514، السعودية 1994م.
15.كرم حلمي فرحات، "تأثيرات الحضارة الاسلامية في الحضارة الصينية في الرياضيات والفلك والطب والصيدلة والهندسة المعمارية والالية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الانسانية، المجلد 8، العدد2، يونيو 2011م.
16.لبيد إبراهيم أحمد، "التجارة في العصر الأموى"، المورخ العلمي، العدد 4، 1993م.
17.مروان عاطف الضلاعين، "السلع التجارية في أسواق بغداد في العصر العباسي الأول (145-247هـ/762-861م)"، دراسات العلوم الأنسانية والأجتماعية، العدد 3، الأردن 2009، ص 625.
18.مصطفى الحاج إبراهيم، "ابن خرداذبة"، الموسوعة العربية العالمية، المجلد الثامن.
19.الندوي، "أسطول كجرات"،مجلة ثقافة الهند، مج، يناير 1969.
20.نعمة ساهي حسن، نجاة خيرالله كاظم، "المعاملات التجارية في الدولة العربية اظلسلامية خلال العصر العباسي من خلال مؤلفات القاضي أبو علي حسن التنوحي 386هـ"،مجلة أبحاث نسيان، مج4، ع8.
21.يوسف الخليفة، "أثر الخليج العربي والجزيرة العربية في ثقافة شرق أفريقيا"، مجلة الوثيقة، العدد الساس والعشرون، البحرين 1994.

خامساً: رسائل الماجستير

1. أحمد خيرو عوض شهابات، تجارة المحيط الهندي في العصر الاسلامي، رسالة ماجستير جامعة اليرموك 2001.
2. زياد جابر، صورة الهند عند المؤرخين المسلمين دراسة في الأوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية حتى نهاية القرن الخامس الهجري، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين 2009.
3. طارق فتحي سلطان سلطان، العرب والصين في القرون الوسطى دراسة سياسية حضارية" 622. /. 769 . 1 -1368م)، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة الموصل، 1980م.
4. عادل سباعي متولي ابراهيم، التطور الاقتصادي خلال العصر العباسي دراسة مقارنة مع الاوضاع الاقتصادية الأوربية تلك الفترة، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراة في الاقتصاد الاسلامي، كلية الشريعة والدراسات الاسلامية، جامعة ام القرى، مكة المكرمة 1994.
5. كيونج مونج، الاسلام في الصين، رسالة ماجستير، جامعة الازهر كلية اللغة العربية 1989م.
6. لبيد ابراهيم أحم محمد حسن محمد حمد، الإسلام في الصين، دارسة حول الأقليات المسلمة، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير، كلية الآداب، قسم الدارسات الإسلامية، جامعة الخرطوم، 2006 م.
7. منيرة محمد عبدالله، العلاقات التجارية بين عمان وشرق افريقيا في العصر العباسي الاول، رسالة ماجستير جامعة أمدرمان الاسلامية 1999.

8. يحيى محمد الشربيني، نشاط المسلمين التجاري في الصين وأثره على الحضارة الأسلامية في العصر الإسلامي (960 – 1368م)، رسالة ماجستير، جامعة الزقازيق،د ت.

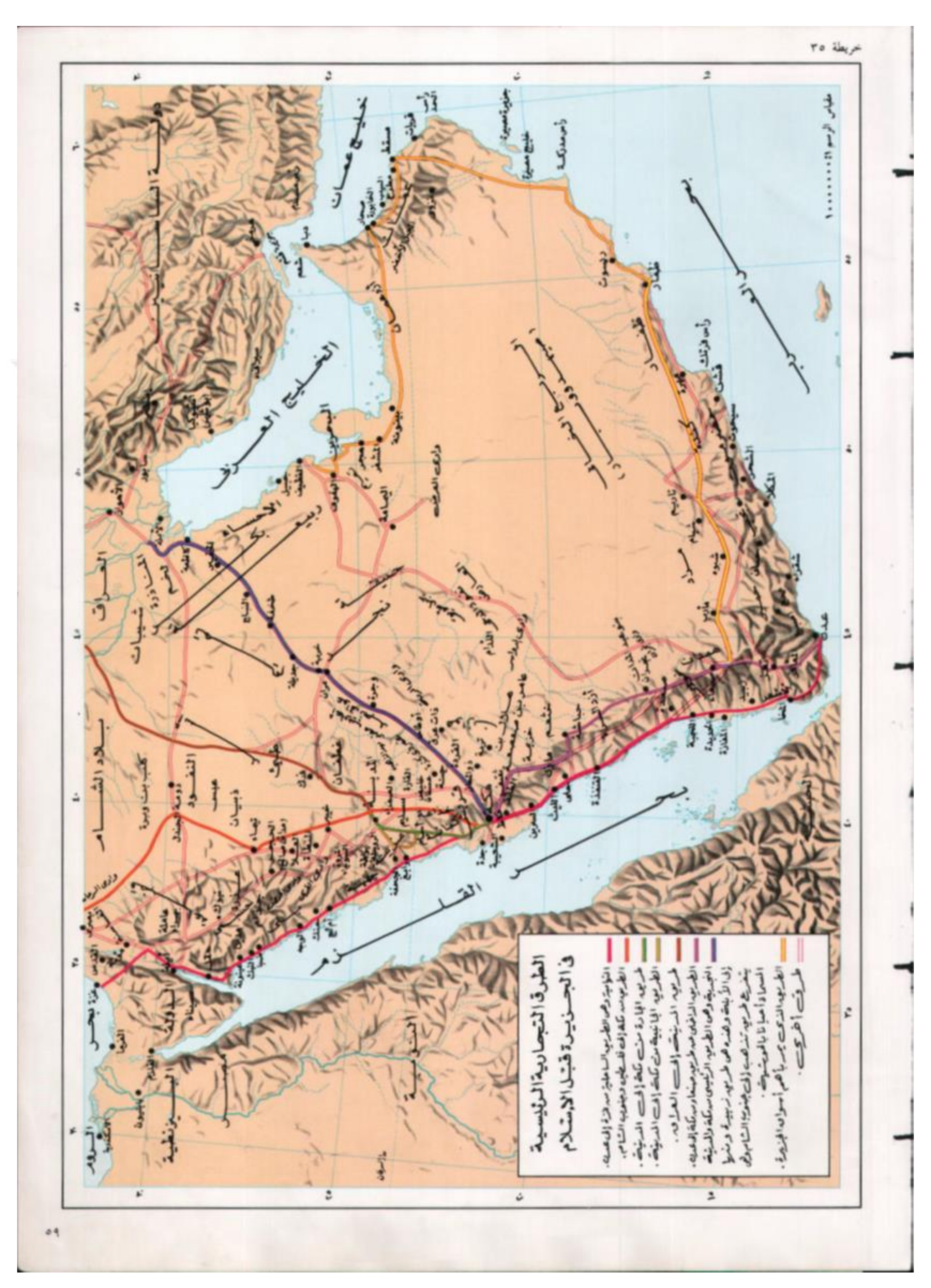
الــــــــملاحق:

ملحق رقم (1)

اللفظ	الاسم الهندي	الأسم العربي
	العطور والبهارات	
CHANDAN	جندن	الصندل
MOSHKA	موشكا	المسك
KAPUR	كبور	الكافور
TAINBOL	تامبول	التنبول
KANAK PHAL	كنك بهل	القرنفل
ZUNJA BERA	زونجا بيرا	الزنجبيل
NEL	ايل	الهيل
NILO PHAL	نيلو بهل	نيلوفر
	الأدويـــــــة	
JAI PHAL	جائي بهل	جانفل
TRIPHAL	ترى بهل	الاطريفل
SHAKHAR	شكهر	الشخيرة
BAHERA	بهيرا	البليلج
HARA	هره	الهليج
BHALATAKA	بهلاتكه	البلادر
	الالـــــــوان	
KIRMICH	كرمج	القرمز
NIEL	نيل	النيلج
	الثمـــار	
MOSHA	موشه	الموز
NAREAL	ناريل	النارجيل
AM	ام	الانبج
LEMU	ليمو	الليمون

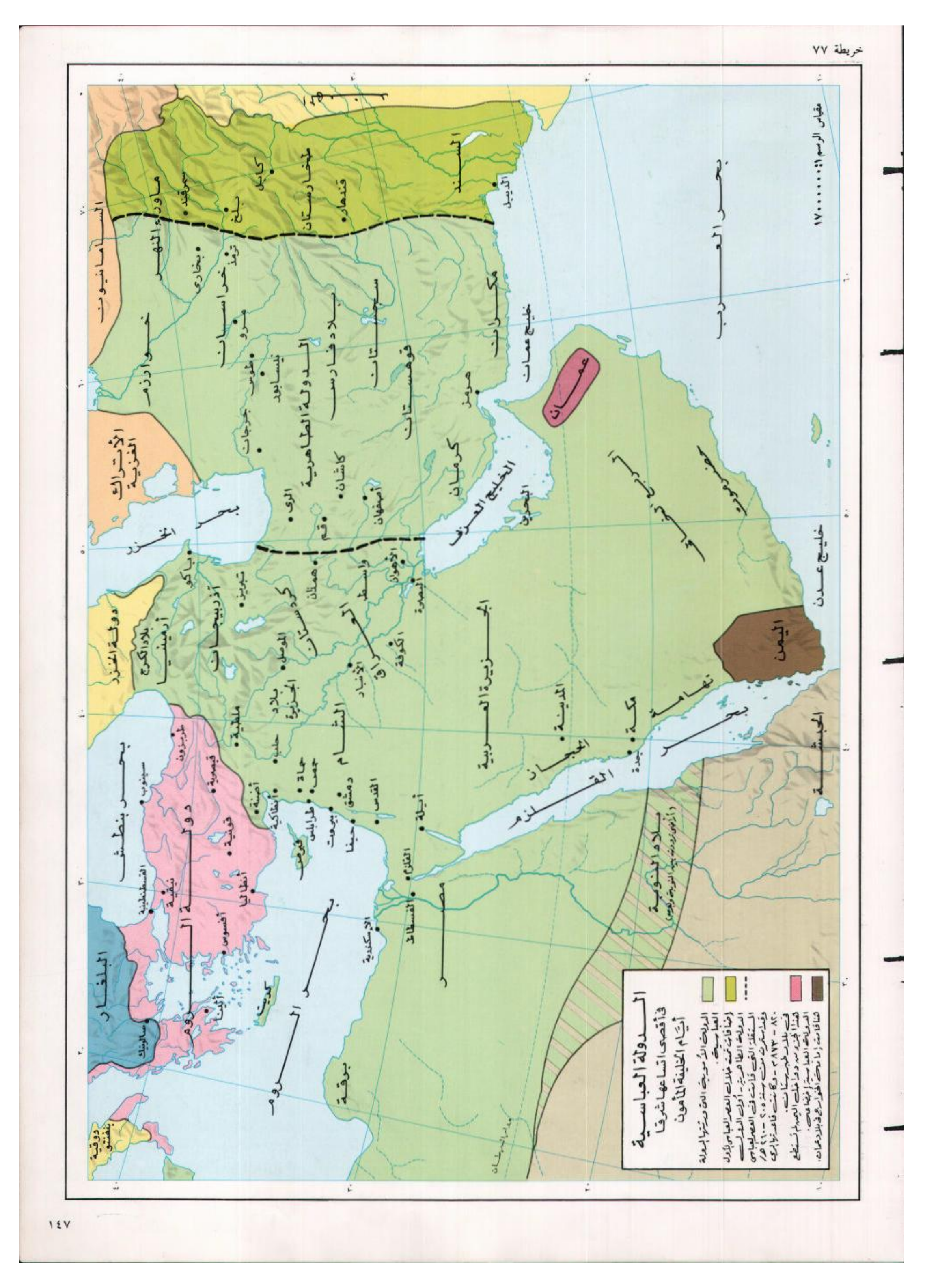
سليمان الندوى، العلاقات التجارية بين العر ب والهند، ص 117 – 119.

ملحق رقم (2)



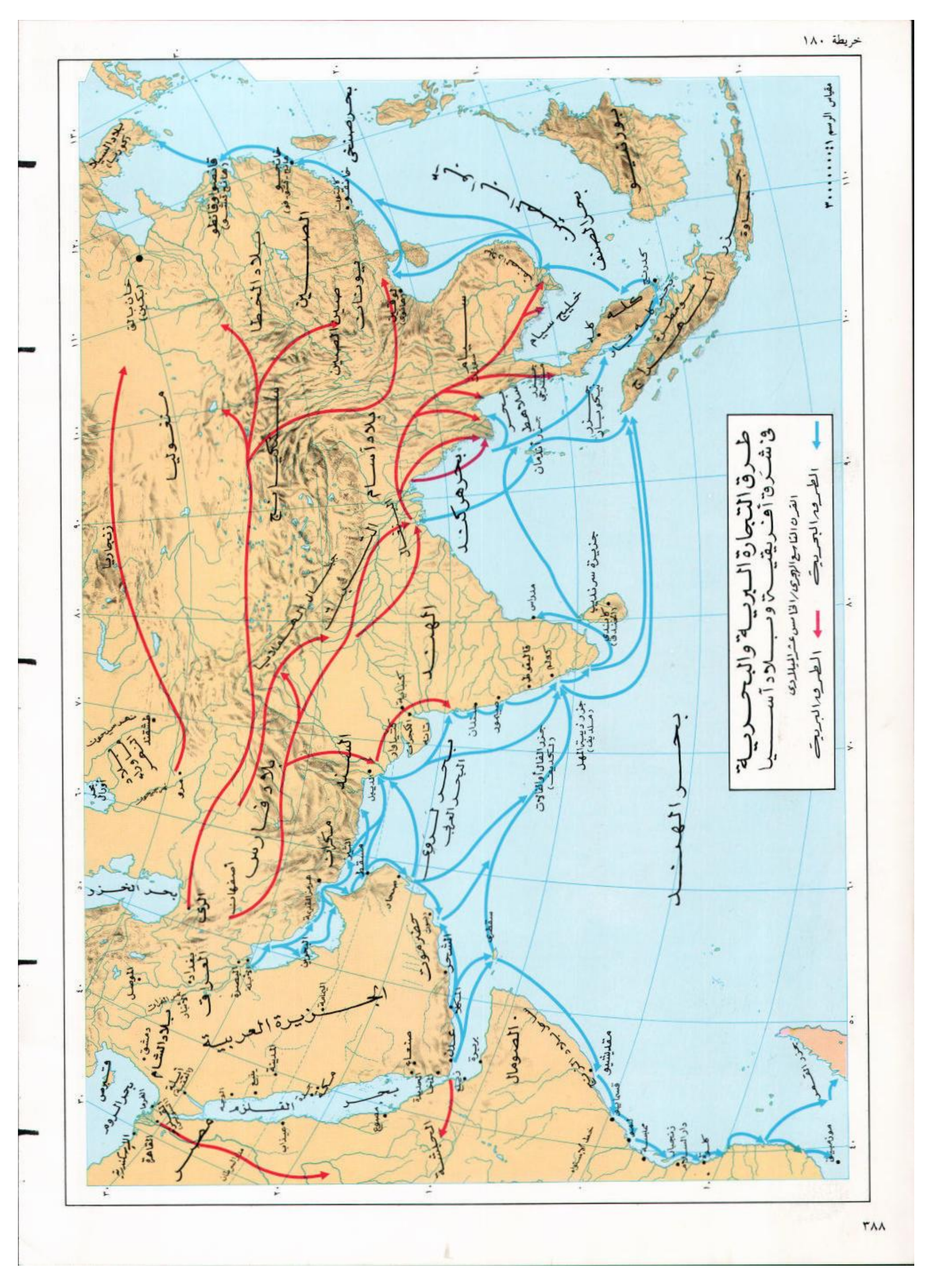
الطرق التجارية الرئيسية في الجزيرة العربية قبل الاسلام، حسين مؤنس، أطلس تاريخ الاسلام، ص59

ملحق رقم (3)



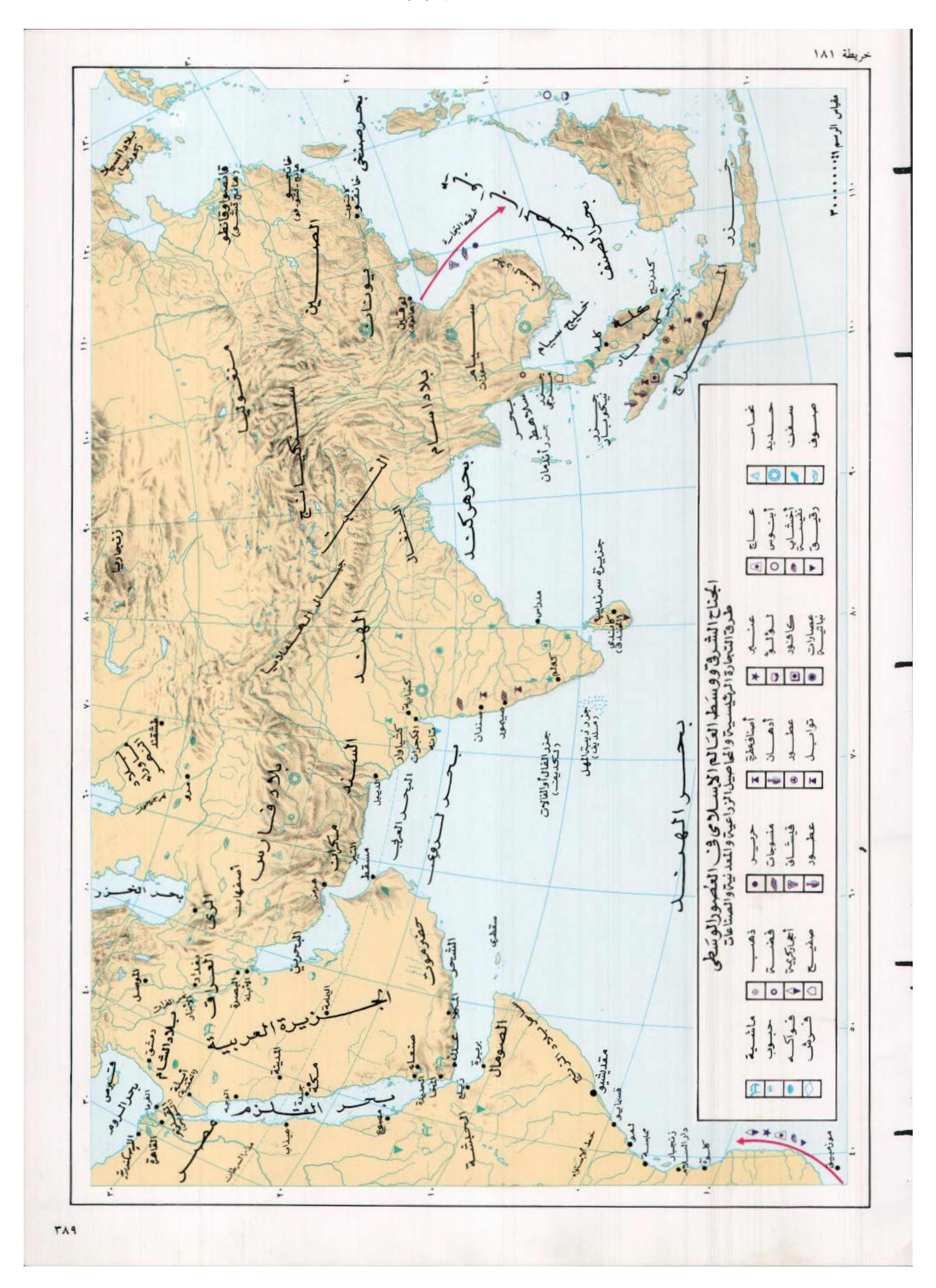
الدولة العباسية في اقصى اتساع لها، حسين مؤنس مرجع سابق، ص 147.

ملحق رقم (4)



طرق التجارة البرية والبحرية في شرق افريقيا وبلاد اسيا، حسين مؤنس، ص 388.

ملحق رقم (5)



خريطة توضح تنوع الانتاج في الشرق الاقصى وشرق افريقيا، حسين مؤنس، ص389.

ملحق رقم (6)



The Punjulharjo ship found in central Java, Indonesia. Dated to the 7th or 8th century (Photo: P.-Y. Manguin), Jun kimura, “Seafaring in the Far East”, P.118.